TYGODNIK • 19.10.1975 CENA 3 ZŁ

42
1267

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU



ZAPOWIEDŹ UMOWY O TRANSPORCIE LOTNICZYM MIĘDZY POLSKĄ I KANADĄ

Na zaproszenie ministra Spraw Zagranicznych PRL **Stefana Olszowskiego**, w dniach od 29 września do 4 października 1975 roku złożył oficjalną wizytę w Polsce minister Spraw Zagranicznych Kanady **Allan J. MacEachen**.

W przyjętym na zakończenie wizyty wspólnym komunikacie polsko-kanadyjskim mówi się m.in., iż obaj ministrowie stwierdzili zgodnie, że pożądane jest ustanowienie regularnych połączeń lotniczych między Polską i Kanadą. Obaj ministrowie wyrazili nadzieję, że rozmowy, które mają rozpocząć się 1 grudnia 1975 r., doprowadzą do podpisania umowy międzyrządowej i do rychłego ustanowienia stałej komunikacji lotniczej między obu krajami.

ZAŁOGA WSK „PZL" W MIELCU WYKONAŁA PLAN PIĘCIOLETNI

16 września br., na 3 i pół miesiąca przed terminem, wykonała plan pięcioletni (1971–1975) załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu. Załoga mieleckiej wytwórni, znana szeroko w kraju i za granicą ze swej ofiarności i pracowitości, dostarczyła na rynek krajowy i eksport ponad plan m.in. 81 samolotów An-2 oraz wykonała zobowiązania produkcyjne w tej pięciolatce wartości ponad 563 miliony złotych. Dla uczczenia VII Zjazdu partii podniesiono wartość tegorocznego zobowiązania produkcyjnego o dalsze 15 mln złotych — do łącznej sumy 115 mln złotych. W czynie zjazdowym zbuduje się w Mielcu dodatkowo m.in. 5 samolotów An-2.

DRUGI ŚMIGŁOWIEC MI-2 DLA MO W WARSZAWIE

Wydział Kontroli Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Milicji Obywatelskiej otrzymał 6 października br. w darze od centrali Państwowego Zakładu Ubezpieczeń śmigłowiec Mi-2. Jest on wyposażony m.in. w radiostację, silne reflektory, niezatapialny fotel ratunkowy z dźwigiem oraz drabinką sznurową, a także posiada zainstalowane dodatkowo kamery stereometryczne pozwalające na wykonywanie zdjęć miejsc wypadków. Mi-2 zabiera na pokład, poza 2-osobową załogą, 6-osobową ekipę milicyjną.

Śmigłowiec Mi-2, rodem z WSK „PZL" w Świdniku, będzie używany do patrolowania dróg, akwenów wodnych i obszarów leśnych na terenie Stołecznego Województwa Warszawskiego. Jest to już drugi śmigłowiec będący na wyposażeniu warszawskiej MO.

WIZYTA DYREKTORA GENERALNEGO IATA W POLSCE

W dniach 22–24 września br. przebywał w Polsce z oficjalną wizytą dyrektor generalny IATA — **Knut Hammarskjöld**. Była to już jego druga wizyta w naszym kraju (pierwsza w 1970 r.). K. Hammarskjöld odbył rozmowy z władzami polskiego lotnictwa cywilnego oraz dyrekcją PLL LOT. Rozmowy, które nastąpiły bezpośrednio przed Zgromadzeniem Generalnym IATA w Oslo, poświęcone były omówieniu sytuacji światowego lotnictwa komunikacyjnego i roli jaką mają obecnie do spełnienia członkowie tej organizacji (LOT jest członkiem IATA od 1931 r.).

POLSCY SPADOCHRONIARZE WICEMISTRZAMI EUROPY

Do kraju powrócili z Jugosławii polscy spadochroniarze, którzy uczestniczyli w rozegranych w Portoroż (Jugosławia), od 20 września do 4 października br., I Spadochronowych Mistrzostwach Europy. Nasi skoczkowie uzyskali dobre wyniki sportowe. Na starcie mistrzostw stanęło 113 zawodników, w tym 38 kobiet z 16 państw, w tym także z USA. Rozegrano 3 konkurencje: skoki pojedyncze, akrobację oraz skoki grupowe (zgłoszono do nich 14 drużyn męskich oraz 8 kobiecych). Mistrzowskie tytuły wśród kobiet uzyskały spadochroniarki radzieckie: 1. **Kostina**, 2. **Szwaczko**, 3. **Siergiejewa**. Polki: 17. **J. Borkowska**, 18. **K. Pączkowska**, 21. **A. Kwaśnik**, 25. **G. Kudłek**, 28. **L. Głodkowska**. Wyniki w klasyfikacji mężczyzn: 1. **Gurny** (ZSRR), 2. **Skotak** (CSRS), 3. **Uszmajew** (ZSRR). Polacy: 14. **J. Mac**, 18. **J. Łuszczki**, 22. **R. Łapucki**, 35. **W. Szelc**, 57. **L. Panaś**. Polska drużyna męska natomiast w składzie: **Łapucki**, **Łuszczki**, **Mac** i **Panaś** zdobyła tytuł wicemistrzów Europy w skokach grupowych na celność lądowania. Pierwsze miejsce zajęła drużyna ZSRR. Wyniki drużynowe: kobiety — 1. ZSRR, 2. NRD, 3. Bułgaria, **5. Polska**; mężczyźni — 1. ZSRR, 2. USA, 3. CSRS, **6. Polska**.

Po zakończeniu mistrzostw Europy przeprowadzono Międzynarodowe Zawody Spadochronowe o „Puchar Adriatyku" (jedna konkurencja, skoki do wody). Wyniki kobiet: 1. **Klabuhn** (NRD), 2. **Suplanova** (CSRS), 3. **J. Borkowska** (Polska); mężczyzn: 1. **Uszmajew** (ZSRR), 2. **Colinwood** (USA), 3. **Eskenberow** (ZSRR), 5. **W. Szelc** (Polska).

ŚWIĘTO LATAWCA W WARSZAWIE

W niedzielę 4 października odbyło się na warszawskim lotnisku Gocław po raz trzynasty w stolicy Święto Latawca, zorganizowane przez WSS „Społem" przy współudziale Aeroklubu Warszawskiego, Stołecznej Komisji Spółdzielni Uczniowskich, Zarządu Stołecznego LOK oraz Komendy Chorągwi Stołecznej ZHP. Mimo niesprzyjającej pogody zawody latawcowe się udały. W głównym konkursie zamkniętym w konkurencji latawców płaskich zwyciężył **Mariusz Molczan**, a w latawcach skrzynkowych najlepszy był **Jarosław Góraj**. W konkurencji lotów latawców zwyciężyli: **Józef Marczak** (latawce płaskie) i **Jarosław Książek** (latawce skrzynkowe).

AKCJA „ZAGUBIONA KARTA"

Zaprzyjaźniony ze „Skrzydlatą Polską" tygodnik Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju „Wiraże" zainicjował niedawno bardzo pożyteczną akcję. Nazywa się „Zagubiona karta". Jej celem jest odnalezienie nie publikowanych utworów poetyckich powstałych w czasie II wojny światowej, a tworzonych przez polskich pilotów lub osoby obserwujące działania naszego lotnictwa na wszystkich frontach.

W wydanym niedawno przez PIW tomiku pt. „Poezja Polski Walczącej 1939–1945" nie ma wierszy lotniczych. I to jest właśnie ta zagubiona karta lotniczej muzy, której szukamy.

Włączając się do akcji „Wiraży" — zwracamy się do naszych Czytelników, posiadających nie publikowane dotąd nigdzie wojenne wiersze lotnicze, by wysłali je na adres:

Tygodnik WL i WOPK „Wiraże"
60-967 Poznań 1
skr. poczt. 501

Prosimy o zapamiętanie hasła: „ZAGUBIONA KARTA".

SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI W LESZNIE

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. rozpoczęły się z początkiem października samolotowe mistrzostwa Polski rajdowo-nawigacyjne. Na starcie stanęło 38 załóg. Pogoda okazała się niezbyt łaskawa, aż trzy dni czekano na rozegranie pierwszej konkurencji. Pierwszym liderem została załoga Aeroklubu Krakowskiego — pil. **Krzysztof Lenartowicz** i nawig. **Mirosława Sznejder** — 824 pkt.; drugie miejsce zajęła załoga Aeroklubu Rzeszowskiego — **Jan Baran** i **Jan Bober** — 728,2 pkt., a trzecie załoga radomska — **Stanisław Marliński** i **Anna Marlińska** — 716,2 pkt. Ostateczne wyniki mistrzostw podamy w następnym numerze.

KONFERENCJA PRZEDZJAZDOWA ZAKŁADOWEJ ORGANIZACJI PZPR W WSK „PZL" OKĘCIE

W Warszawie obradowała konferencja przedzjazdowa zakładowej organizacji PZPR w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" na Okęciu. W dyskusji zastanawiano się nad kompleksowym powiązaniem produkcji z usługami lotniczymi.

W toku obrad, w których uczestniczył członek Biura Politycznego, sekretarz KC PZPR, JAN SZYDLAK, należący do organizacji partyjnej w WSK, podkreślano, że załoga najstarszej w kraju wytwórni lotniczej w pełni popiera program sformułowany w Wytycznych KC PZPR na VII Zjazd: widzi w nim kontynuację linii politycznej VI Zjazdu oraz dostrzega swoje miejsce w realizacji ogólnokrajowych zadań. W Wytwórni na Okęciu podjęto produkcję kilku nowych typów samolotów.

Program rozwoju zakładu do 1980 r. przewiduje opracowanie nowych konstrukcji. Będzie również nadal rozwijany opłacalny eksport oraz nastąpi wydatne rozszerzenie usług agrolotniczych.

W SKRÓCIE

● **Gdańskie** lotnisko cywilne w Rębiechowie odprawiło w tym roku do 15 września ok. 70 tysięcy pasażerów.

● **Specjaliści** z Pracowni Fotointerpretacji Geograficznej Instytutu Geografii Uniwersytetu Warszawskiego rozpoczęli niedawno prace nad zdjęciami lotniczymi gmin. Pierwsze eksperymentalne prace prowadzi się w gminie Michałowo, w województwie białostockim.

● **Znany** pisarz **Arkady Fiedler** został laureatem XI plebiscytu czytelników „Płomyka", którego książka „Dywizjon 303" zdobyła największą liczbę punktów w głosowaniu.

WYDAWNICTWA

● Kazimierz SŁAWIŃSKI — **„Ławica, poznańskie lotnisko"**. Krajowa Agencja Wydawnicza — 1975. Miniatury lotnicze. Historia powstania i działalności wielkopolskich eskadr oraz rola lotniska Ławica w lotnictwie polskim. Str. 116, cena 12 zł.

● Paweł ELSZTEIN — **„Budowa i pilotaż latawców"**. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1975. Historia, projektowanie, budowa i pilotaż latawców oraz propozycje gier, zabaw i zawodów latawcowych. Str. 164, cena 50 zł.

● Marcin SCHMIDT — **„Meteorologia"**. Biblioteczka Aeroklubu PRL, z serii „Szkolenie samolotowe". Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1975. Wybrane zagadnienia z meteorologii dla pilotów samolotowych. Str. 280, cena 30 zł.

● Tadeusz H. ROLSKI — **„85 dni pod francuskim niebem"**. Krajowa Agencja Wydawnicza — 1975. Miniatury lotnicze. Relacja z walk we Francji. Str. 128, cena 12 zł.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

NASZA OKŁADKA:

Samolot Zlin-726K „Universal" był jednym z czechosłowackich eksponatów lotniczych na tegorocznych Międzynarodowych Targach Maszynowych w Brnie. O Targach zamieszczamy artykuł naszego specjalnego wysłannika na stronach 8–9.

NA HORYZONCIE

NIEUBŁAGANE PRAWO ROZWOJU

Każdy, kto tego lata podróżował samolotem w kraju i za granicę, mógł się naocznie przekonać, że na polskich lotniskach jest coraz ciaśniej. Może nie tyle jeszcze na lotniskach, co na dworcach lotniczych. W okresie wielkiego ruchu lotniczego, a w tym roku wzrósł on znacznie w stosunku do poprzedniego, tłok i ciasnota naszych portów lotniczych dały się nieraz porządnie we znaki pasażerom i obsłudze portów. Zjawisko to jest szczególnie nabrzmiałe w Warszawie, gdzie w godzinach szczytowego nasilenia ruchu na Okęciu co dwie minuty ląduje lub startuje samolot. W przysłowiowych szwach trzeszczy Międzynarodowy Dworzec Lotniczy, odprawiający już rocznie grubo ponad milion pasażerów.

W tym roku rozładowano sytuację na dworcu krajowym, oddając w lipcu do użytku nową halę odlotową. Zakończono w ten sposób definitywnie długoletni okres tymczasowości „barakowej" dworca krajowego. Obecnie rozpoczęła się modernizacja dawnego pawilonu odlotowego i przebudowywanie go na przylotowy. Zmieniło się też korzystnie otoczenie dworca krajowego. Gdyby jeszcze udało się dojść do porozumienia z MZK w stolicy i usprawnić komunikację miejską do portu.

Narzekając na niedostatki i utrudnienia w podróży lotniczej zwracamy zwykle uwagę na same dworce lotnicze. Rzadko widzimy przy tym ich zaplecze i w ogóle całą infrastrukturę lotniczo-techniczną. A to zaplecze, w dawnych latach niedoinwestowane, stwarza przecież znaczne trudności w należytym zabezpieczeniu odpowiedniego standardu obsługi pasażerów. Nieubłagane tempo rozwoju lotnictwa wymaga nowych inwestycji, zaś przysłowiowe „nożyce", pomiędzy szybko rozwijającym się ruchem lotniczym, a inwestycjami zmierzającymi do rozwijania zaplecza ciągle się rozwierają. Jeżeli więc chcemy iść z postępem, a jest to konieczność ekonomiczna, musimy stale rozwijać infrastrukturę lotnictwa cywilnego.

W ostatnich czterech latach zrobiono wiele w tej dziedzinie. W 1974 r. oddano do użytku nowe, jedyne wybudowane od podstaw w PRL, lotnisko cywilne dla Trójmiasta w Rębiechowie. W najbliższych latach planowana jest dalsza rozbudowa tego lotniska. W zeszłym roku zmodernizowano i odnowiono dworzec lotniczy w Poznaniu, wydłużono tam pas startowy i poszerzono płytę przeddworcową. W pozostałych portach drogą modernizacji, przeróbek lub wybudowania tymczasowych obiektów — w poważnym stopniu poprawiono warunki socjalne załóg oraz częściowo warunki obsługi pasażerów. Lotnisko rzeszowskie zostanie w tym roku wyposażone w urządzenie lądowania ILS.

Ruch lotniczy, krajowy i zagraniczny, stale w Polsce rośnie. Wynika to nie tylko z ożywienia turystycznego i zainteresowania naszym krajem w świecie, ale ceny czasu, który liczy się coraz bardziej zarówno w podróżach służbowych jak i prywatnych. Nieubłagane prawo rozwoju lotnictwa zmusza nas, aby inwestować — w budowę i modernizację lotnisk i ich wyposażenia. Gdyż tylko tą drogą można będzie sprostać potrzebom szybko rozwijającego się ruchu lotniczego.

Ikarus

NA KRAJOWYCH TRASACH LOTNICZYCH

PZPR VII ZJAZD

Czas staje się coraz cenniejszy, tak czas pracy jak i czas wypoczynku. Dlatego też istnieje naturalna tendencja do posługiwania się coraz szybszymi środkami transportu. To co było dobre wczoraj, dzisiaj zaledwie tolerujemy, a jutro będzie już nie do przyjęcia. Kiedyś wystarczał nam dyliżans, potem kolej warszawsko-wiedeńska. Dzisiaj posługujemy się w podróżach szybkimi pociągami, samochodami, a najchętniej samolotami.

W ubiegłym roku statystyki Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego podały, że ponad pół miliarda osób podróżowało samolotami. Oznacza to, że co ósmy mieszkaniec kuli ziemskiej odbył podróż powietrzną. Wyższość samolotu nad innymi środkami transportu na dłuższych trasach nie podlega dyskusji. Na średnich odległościach samoloty pasażerskie z powodzeniem konkurują z szybkimi kolejami i samochodami. Dopiero na krótkich trasach koleje i samochody wykazują swoją wyższość nad komunikacją lotniczą. Sprawa granic opłacalności społecznej wyboru środka lokomocji, czy będzie to samochód, pociąg czy też samolot, uwarunkowana jest szeregiem czynników. Odgrywają tutaj rolę takie przesłanki jak ukształtowanie terenu, sieć połączeń kolejowych i dróg, poziom rozwoju gospodarczego danego kraju, tradycje i przyzwyczajenia, taryfy przewozowe i inne.

Jak kształtują się te problemy w naszym kraju? Czy komunikacja lotnicza w państwie o wielkości Polski, gdzie średnia odległość podróży wynosi około 300—400 kilometrów, a bardzo rzadko przekracza 700 km, ma rację bytu i czy w ogóle jest potrzebna?

Najbardziej autorytatywną odpowiedzią na to pytanie są kolejki przed kasami PLL LOT. Samolot również w naszych warunkach jest najlepszym, najszybszym i najwygodniejszym środkiem transportu. Nasze najszybsze pociągi ekspresowe nie przekraczają szybkości handlowej 90 km/h, a samochody — w związku z ograniczeniem prędkości maksymalnej do 100 km/h — nie uzyskują średniej prędkości podróżnej nawet takiej. Podróż samolotem daje zysk czasu nawet na takich trasach jak Warszawa — Poznań czy Warszawa — Katowice, gdzie komunikacja kolejowa jest dobra. W przypadku podróży na trasie Warszawa — Koszalin, czy też Kraków — Gdańsk, o konkurencji dla samolotu ze strony naziemnych środków transportu w ogóle nie można mówić.

Ten stan rzeczy, przy dość korzystnej relacji taryf lotniczych w stosunku do cen biletów PKP i PKS oraz kosztów przejazdu samochodami osobowymi, spowodował w latach 1968—1973 dynamiczny wzrost przewozów lotniczych na trasach krajowych. W roku 1973 PLL LOT przewiozły na liniach krajowych blisko milion pasażerów. Potrzeby przewozowe były w tym czasie dużo większe. Wiele osób odchodziło z kwitkiem sprzed kas LOTU, a wiele nawet nie próbowało kupna wychodząc z założenia, że i tak nie dostaną miejsca. Uzyskanie biletu lotniczego na przelot na trasie Kraków — Gdańsk czy też Kraków — Koszalin w sezonie letnim było trudne.

W tym samym czasie, to znaczy w 1973 roku, załoga LOTU przechodziła niesłychanie trudny egzamin. Rozkład lotów przewidywał pracę prawie bez rezerw. Drobna usterka samolotu, choroba załogi, natychmiast dezorganizowały pracę i powodowały opóźnienia w lotach. Była to jednak bardzo owocna w doświadczenia próba uzyskania maksymalnych przewozów.

W roku 1974 nastąpiło załamanie się komunikacji krajowej. Kryzys paliwowy i w związku z tym poważne ograniczenie liczby rejsów, dość wysoka podwyżka cen biletów lotniczych spowodowały, że w 1974 roku przewieziono o połowę mniej osób niż w roku poprzednim. W końcu 1974 roku, w oparciu o analizę wykorzystania zdolności przewozowej na liniach krajowych opłaty za przewóz w pewnym stopniu obniżono. Ta regulacja cen spowodowała natychmiast ożywienie w komunikacji lotniczej. Przeprowadzona we wrześniu br. podwyżka cen biletów kolejowych na pociągi pospieszne i ekspresowe ustawiła wreszcie we właściwej relacji ceny biletów za przejazdy pociągami i samolotami. Istnieją więc obecnie realne warunki do preferowania na niektórych trasach samolotów. Należy się liczyć, że potrzeby społeczne w zakresie przewozów lotniczych będą znowu duże.

Czy Polskie Linie Lotnicze LOT i porty lotnicze są w stanie podołać tym przewozom, a przede wszystkim czy z punktu widzenia gospodarczego przewozy te należy rozwijać?

W 1973 roku samoloty LOTU przewiozły 1 mln pasażerów, to jest blisko 10% liczby pasażerów PKP podróżujących pociągami pospiesznymi na odległość ponad 300 km. Były więc te samoloty, wbrew niektórym sądom, liczącym się partnerem kolei. Z drugiej wszak strony przewieziony w 1973 roku milion pasażerów był prawie graniczną możliwością przewozów lotniczych tym sprzętem latającym i na istniejącej sieci lotnisk.

Istnieją jednak pewne rezerwy. Jedną z nich jest postulowany przez nas już na łamach „Skrzydlatej" projekt skorygowania na terenie kraju dróg lotniczych. Warto przypomnieć, że według częstotliwości lotów w 1974 roku loty „po prostej" przyniosłyby naszym liniom lotniczym, a więc i społeczeństwu, oszczędność w skali rocznej około 90—100 mln złotych. Drugą „rezerwą" jest rozkład lotów. Niestety, nie wszędzie pasażerowie, mogą korzystać z lotnisk w czasie dla siebie najdogodniejszym. Nie wszędzie częstotliwości lotów odpowiadają rzeczywistym możliwościom i potrzebom przewozowym. Na niektórych trasach już dzisiaj LOT mógłby wykonywać po kilka rejsów więcej. Nie robi tego z przyczyn od niego niezależnych. Istnieją rezerwy również w samym LOCIE. Bardziej operatywna praca służb obsługi pasażerów, lepsze planowanie zadań dla samolotów i załóg, lepsza organizacja służb technicznych mogą jeszcze, co prawda już w niewielkim stopniu, zwiększyć możliwości przewozowe. Radykalnym zwiększeniem możliwości przewozowych byłoby zwiększenie liczby samolotów obsługujących trasy krajowe, bądź zastąpienie ich większymi maszynami.

Komunikacja lotnicza jest już dzisiaj partnerem w systemie komunikacyjnym kraju. W niedalekiej przyszłości, szczególnie w związku z przeprowadzoną niedawno reformą administracji terenowej, powstaniem nowych ośrodków wojewódzkich oraz rozwojem gospodarczym kraju — transport lotniczy nabierać będzie znaczenia. Istniejąca sieć dziesięciu lotnisk komunikacyjnych na terenie Polski nie jest na pewno rozwiązaniem optymalnym.

Na mapie lotniczej komunikacji istnieje jeszcze Polska B. Województwa północno-wschodnie i wschodnie nie mają żadnego lotniska. Zbyt mało jest lotnisk komunikacyjnych na północy i południowym zachodzie Polski. Nie sposób przecież myśleć o budowie nowoczesnego Lubelskiego Zagłębia Węglowego bez portu lotniczego, który umożliwiałby szybkie połączenie lotnicze z Katowicami. Nie ma połączeń lotniczych Łódź, Zielona Góra, Jelenia Góra.

Wydaje się słuszne, aby władze terenowe przy współudziale resortu komunikacji rozważyły te problemy. Jeżeli nie budowy lotniska, to przynajmniej rezerwacji terenu pod przyszłe lotnisko.

Lotnictwo bowiem już dzisiaj jest dość silnym partnerem w przewozach pasażerskich na dłuższych trasach. W dalszej przyszłości, wraz ze zwiększeniem się liczby dni wolnych od pracy, przedłużaniem się czasu wolnego i wzrostem wartości tego czasu, rola lotnictwa będzie wzrastać. Szczególnie duże znaczenie ma transport lotniczy w podróżach służbowych, pozwalając na oszczędność nie tylko czasu, ale również kosztów noclegów i diet.

Problemy krajowej komunikacji lotniczej będą na pewno szeroko dyskutowane w okresie przedzjazdowym we wszystkich jednostkach lotnictwa cywilnego, zaś w wyniku tej dyskusji można spodziewać się pomyślnych rozwiązań, przynajmniej najbardziej nabrzmiałych problemów.

HENRYK ŻWIRKO

Samolot An-24 Polskich Linii Lotniczych LOT. Zdjęcie: M. Kobrzyński



AEROKLUBY

PECH AKROBATÓW

Biednemu zawsze wiatr w oczy wieje — można powiedzieć o polskich akrobatach samolotowych. W roku bieżącym nie zostali wysłani na pierwsze mistrzostwa Europy, które odbyły się w niedalekiej Danii. Nie przywieźli też większych sukcesów z zaledwie dwóch występów zagranicznych (zawody krajów socjalistycznych w Kijowie i mistrzostwa CSRS). Nie załamali jednak rąk. Pracowali solidnie przez cały rok na miarę możliwości, stworzonych akrobacji przez Aeroklub PRL. W wyniku tej pracy rozszerzyła się i podniosła swoje umiejętności grupa młodych akrobatów, wśród których nie brak talentów, mogących już w niedalekiej przyszłości zastąpić uznanych mistrzów.

Z tym większym zainteresowaniem oczekiwaliśmy najpoważniejszej imprezy krajowej w tej dyscyplinie sportu lotniczego — XII Samolotowych Mistrzostw Polski w Akrobacji, której ostateczny termin wyznaczono na 22—27 września br. Na starcie mistrzostw w Aeroklubie Radomskim, gdzie niedawno zlokalizowano także Centralny Ośrodek Akrobacji Samolotowej, stanęło 25 zawodników. Było wśród nich 18 aktualnie najlepszych polskich pilotów starszego i młodszego pokolenia, w tym aż 9 z Aeroklubu Szczecińskiego! Listę uczestników tegorocznych mistrzostw Polski uzupełniało pięciu reprezentantów NRD i dwóch CSRS. Tytułów, zdobytych w ubr. w Elblągu, bronili: mistrza Polski — **Paweł Pawlak** z Aeroklubu Szczecińskiego, I wicemistrza — **Ryszard Kasperek** z Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, II wicemistrza — **Helmut Staś** z Aeroklubu Szczecińskiego. Doborowa stawka pilotów i bojowy nastrój kazały się spodziewać niezwykle interesującej, sportowej rywalizacji w powietrzu. Do dyspozycji zawodników stało 15 akrobacyjnych Zlinów-526 AFS: 10 polskich, 3 reprezentantów NRD i 2 czechosłowackie.

Zaczęło się nie najgorzej. Po uroczystym otwarciu mistrzostw, piloci odbyli regulaminowy trening nad radomskim lotniskiem i następnego dnia, zgodnie z programem, rozpoczęto pierwszą konkurencję — wiązankę obowiązkową znaną. Niestety, z powodu pogarszającej się pogody, komisja sportowa przerwała konkurencję. Przez następne kilka dni nadaremnie czekano na poprawę widzialności, to znów na zmniejszenie się siły wiatru, jako że te właśnie zjawiska pogodowe były przeszkodą w kontynuowaniu zawodów. Kierownik sportowy mistrzostw **Jerzy Wikło** i sędzia główny **Zdzisław Konik** wielokrotnie startowali na tzw. oblot pogody. Pogoda była jednak nieubłagana, poniżej minimów określonych przez regulamin mistrzostw. A przypomnijmy, że widzialność „określona w odniesieniu do obiektów na ziemi, widocznych ze środkowego punktu strefy pilotażu z maksymalnej dla danej wiązanki wysokości, może wynosić minimum 5 km". Natomiast „maksymalna dopuszczalna prędkość wiatru przy ziemi i na wysokości 500 m wynosi 10 m/s..."

Co prawda niektórzy twierdzili że ustalone minima są zbyt rygorystyczne i niepotrzebnie wiążą organizatorom ręce. Niemniej fakt pozostaje faktem, że zgodnie z literą regulaminu mistrzostw nie kontynuowano. Gdyby tak jednak mistrzostwa rozgrywane były we wcześniejszym terminie, stwarzającym większe szanse na dobrą pogodę! — wzdychali prawie wszyscy.

Tymczasem uczestnicy mistrzostw, żałośnie spoglądający w niebo z ziemi, dotrwali bezczynnie do fatalnego piątku 26 września br., który miał być ostatnim dniem rozgrywania konkurencji. Pogoda była jednak w dalszym ciągu nieżyczliwa dla akrobatów.

Rezygnując — z konieczności — z rozegrania mistrzostw, organizatorzy chcieli przynajmniej zorganizować końcowy pokaz lotniczy dla publiczności, przewidziany na dzień następny. W związku z tym dwa Zliny, pilotowane przez znakomitą i bardzo doświadczoną parę pilotów, wystartowały do lotu treningowego w tzw. akrobacji lustrzanej (głowa w głowę). Występ tej pary miał być jedną z głównych atrakcji pokazu. Niestety, podczas wykonywania drugiej z kolei pętli samoloty zetknęły się ze sobą. Skutki zderzenia, które dokonało się na oczach wielu osób, w tym także pilotów obserwujących trening z ziemi, okazały się tragiczne. Jeden z pilotów, **Helmut Staś**, doznał poważnych obrażeń ciała i już w powietrzu stracił przytomność. Będąc w kabinie samolotu, który wpadł w korkociąg plecowy, zderzył się z ziemią. Pilot wprost cudem uszedł z życiem. Jak twierdzili lekarze w kilka dni po wypadku, życiu Helmuta Stasia nie zagraża jednak niebezpieczeństwo. Samolot roztrzaskał się doszczętnie. Drugi pilot miał więcej szczęścia. Pomimo awaryjnego lądowania, wyszedł z wypadku bez szwanku.

Tak więc niefortunnie zakończyły się nierozegrane mistrzostwa. Szkoda to tym większa, że impreza została bardzo starannie przygotowana. Radom pokazał, że stać go na organizację poważnych imprez lotniczych. W przygotowaniu i organizacji XII SMPA Aeroklubowi Radomskiemu z wybitną pomocą przyszło miasto Radom i województwo radomskie. Nie żałowano wysiłku i środków by godnie przyjąć uczestników mistrzostw. Do organizacji imprezy czynnie włączyły się miejscowe władze, instytucje, zakłady pracy, organizacje. Niestety, z przyczyn obiektywnych mistrzostw nie udało się przeprowadzić. Mamy jednak nadzieję, że Radom jeszcze nie raz pokaże, jak należy organizować wielkie imprezy lotnicze. I że tegoroczny pech akrobatów nie powtórzy się już nigdy.

P.S. Podczas radomskiej imprezy doszła naszych akrobatów wiadomość o odwołaniu wyznaczonych na początek października mistrzostw NRD, w których mieli startować.

HENRYK KUCHARSKI

Zlin-526 AFS — Zdjęcie: Bernard Koszewski



W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

SEZON FALOWY

Rozpoczął się kolejny, jesienno-zimowy sezon wysokościowych lotów szybowcowych na górskiej fali. Fala tatrzańska i jeleniogórska już we wrześniu dały znać o sobie silnymi wiatrami i ostrymi soczewkami, zwiastującymi zdecydowane wznoszenia. Ich występowania nad Tatrami i Karkonoszami należy się spodziewać przy każdym silniejszym wietrze z kierunku południowego — z odchyłką tak zachodnią jak wschodnią. Jest to więc czas nasilenia się częstotliwości wiatrów halnych, czasami groźnych dla mieszkańców i przyrody podgórza, które jednak szybownikom dają możliwości zdobywania diamentowych przewyższeń.

Ze wstępnej oceny wynika, że rok bieżący należy do bardzo udanych dla naszych szybowników. W sezonie letnim zdobyli oni m.in. wiele warunków do złotej i diamentowej odznaki szybowcowej. Liczba pilotów, którym brakuje ostatniego diamentu w postaci przewyższenia 5 000 m, powiększyła się i znacznie przekracza obecnie 200 osób. Ambicją ośrodków falowych i aeroklubów regionalnych powinno być więc zmniejszenie tej liczby oczekujących na diament wysokościowy i powiększenie grona pilotów z odznaką diamentową.

Dzięki doskonałym warunkom do takich lotów w naszym kraju, jest szansa na spełnienie diamentowych marzeń szybowników. Zależy to jednak w znacznej mierze od dobrej współpracy aeroklubów z ośrodkami falowymi, od przygotowania ośrodków w Jeleniej Górze i Nowym Targu do sezonu falowego, wreszcie od przygotowania samych szybowników i to w ich macierzystych aeroklubach. Ośrodki falowe powinny zwiększyć swój stan sprzętu i przygotować go do lotów falowych. Szybowce, a nawet samoloty holujące, można wypożyczyć z sąsiednich aeroklubów. To samo dotyczy aparatów tlenowych i barografów. Na okres występowania fali do ośrodków górskich można też zaprosić instruktorów, którzy pomagając w szkoleniu i holowaniu sami zapoznaliby się z lotami falowymi i zdobyli brakujące im diamenty. Ośrodkom falowym pomocy nie odmówią zapewne także mechanicy z sąsiadnich aeroklubów.

Dużo tu zależeć będzie od aeroklubów regionalnych. Ich kierownicy oraz sekcje szybowcowe powinni zwołać jak najszybciej zebrania wszystkich pilotów, którym brakuje diamentu za przewyższenie 5 000 m lub warunku do złotej odznaki za przewyższenie 3 000 m. Na zebraniu należałoby uzgodnić termin 2—3 dniowego treningu przygotowawczego w zakresie lotów falowych (hol halniakowy i loty bez widoczności) oraz przeprowadzić przygotowanie teoretyczne w niezbędnym zakresie. Trzeba też jak najszybciej skierować pilotów na badania w komorze niskich ciśnień i uzgodnić z ośrodkami falowymi system szybkiego uprzedzania pilotów o występowaniu fali i warunkach pobytu w ośrodkach.

Diamenty wysokościowe, zwłaszcza te kompletujące diamentowe odznaki szybowcowe, są szczególnie cenne dla naszego sportu lotniczego. Dają bowiem nam szansę odzyskania wieloletniego prymatu światowego w liczbie odznak diamentowych.

Haluy

PO CO PŁOCKOWI SKRZYDŁA?

Gdyby Płock do tej pory skrzydeł nie miał — nie odważyłbym się formułować pytania w ten sposób. Bo można by mnie w odpowiedzi potraktować krótko i skutecznie: stuknięciem palca w czoło. Tego rodzaju pytania sugerują bowiem z reguły pytanie następne: No właśnie — po co? Ale Płock skrzydła ma — myślałem sobie — można więc zażartować.

Po przybyciu na Kostrogaj przekonałem się jednak, że tego rodzaju żarcików nie należy ryzykować. Bo skądinąd zabawne: „No właśnie — po co?", padło pod adresem Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej. Chociaż pozornie rzecz dotyczy tylko lotniska na Kostrogaju.

MŁODZIEŻ CHCE LATAĆ

Ponieważ kierownik aeroklubu instr. pil. Wacław Stański wisiał wciąż jeszcze w powietrzu na trasie ze Szczecina, dokąd zawiózł wczoraj grupę specjalistów z płockiej Fabryki Maszyn Rolniczych do jakiejś awarii „Bizona", zaczęliśmy swój rekonesans (bo towarzyszyli mi koledzy: Wiktor Leja i Jerzy Osiński) od wizji lokalnej lotniska. Lotnisko mocno sfatygowane, bo — jak dowiedzieliśmy się potem z oficjalnych dokumentów — od 10 lat żaden konserwator nie naruszał jego dziewiczości sięgającej tak naprawdę lat jeszcze odleglejszych. Przed chwilą otwarto właśnie niezbyt imponujący hangar pełen szybowców i samolotów. Przy pomocy szefa technicznego — Tadeusza Gozdana robimy naprędce remanent. Sprzętu sporo. Niestety — otwarty na oścież hangar wykorzystujemy tylko jak tło do zrobienia pamiątkowego zdjęcia; z hangaru niczego nie wyciągną, lotów nie będzie. Bo lotnisko nie jest już lotniskiem, lecz tylko lądowiskiem. Bez praw do szkolenia. Mogą latać tylko piloci licencjonowani, ale żaden z nich nie zapowiedział swej wizyty. Będzie więc spokój na lądowisku. Chyba, że któryś z kontrahentów aeroklubu zechce wysłać w teren jakieś części zapasowe lub awaryjną grupę specjalistów. Wtedy poleci zastępca kierownika aeroklubu do spraw społeczno-wychowawczych — Wiesław Cygański, albo Ryszard Lewandowski; ale ten drugi tylko na samolocie IZOKOR-u i w sprawach IZOKOR-u, bo tam jest na etacie. Żadnych sygnałów alarmowych jednak nie ma. Samoloty stoją...

Gawędzimy więc z Wiesławem Cygańskim. Dostał niedawno na odprawie w stolicy reprymendę za niezorganizowanie, zwłaszcza w szkołach, eliminacji do ogólnopolskiego konkursu wiedzy lotniczej. Szkoły nie chciały, bo nie miały takiego nakazu z góry. Nakazu takiego widać nie miała również miejscowa prasa, bo włączyć się też nie chciała. W innych aeroklubach było ponoć sto razy lepiej. Pilot Wiesław Cygański przygotowuje więc teraz papierowe podkładki, aby udowodnić, że inni sobie nie życzyli, a on sam z sobą konkursu zorganizować nie mógł. No, po prostu nie wyszło. I stąd zmartwienie... Tak naprawdę to gryzie go jednak coś innego, a mianowicie, że młodzież nie może latać. Pełne przygotowanie teoretyczne do latania zdobyło w tym roku 15 chłopców. A szkolić w powietrzu nie można. Z jednej strony prawie nie ma kim (np. mechanik Mieczysław Kania jest mechanikiem samolotowym, szybowcowym, wyciągarkowym, ściągarkowym, kierowcą samochodowym i magazynierem, lecz wszystkim tym obowiązkom na raz podołać nie można), a z drugiej — jako na lądowisku, nie wolno. Żeby jednak tych przeszkolonych chłopców nie stracić, dziesięciu z nich namówiono na obóz spadochronowy do Piotrkowa Trybunalskiego. Pod koniec lipca wrócili jako skoczkowie, lecz o lataniu marzą dalej. Podobnie jak siedmiu innych przygotowanych już do lotów na licencję szybowcową i dwóch — na samolotową.

W poprzednich latach szkolono tu po 8—10 szybowników i po dwóch pilotów samolotowych. Starczało więc tych szkolonych nie tylko na własne potrzeby; w ubiegłym roku pięciu poszło do WOSL, w tym roku dwóch. Ponadto dwóch przyjętych zostało w tym roku na wydział agrolotniczy Akademii Techniczno-Rolniczej w Olsztynie.

— Przerwa w szkoleniu, powiada na zakończenie naszej rozmowy W. Cygański, to dla aeroklubu samobójstwo. A przy tym duża szkoda społeczna, bo tracą na tym również inni, którym trzeba nowego, zdrowego narybku lotniczego.

Tymczasem na lotnisku (przepraszam — lądowisku) siada „Morava" jakiegoś przedsiębiorstwa, mającego pilną sprawę do któregoś z płockich gigantów przemysłowych. „Moravy" mogą...

BOGATY AEROKLUB

— Przekształciliśmy się w spółdzielnię usługową — powiada kierownik aeroklubu po powrocie ze Szczecina. — Ma to jedną, olbrzymią zaletę, jeśli patrzeć przez pryzmat pieniądza: jesteśmy bardzo bogaci.

Po bliższej analizie okazuje się jednak, że to bogactwo jest bardzo złudne i pozorne. No bo cóż z tego, że za samą tylko tzw. gotowość (plus loty usługowe w ramach tej gotowości), utrzymywaną praktycznie siłami tylko dwóch ludzi, tzn. kierownika i jego zastępcy (trzeci pilot nie ma jeszcze dopuszczenia do lotów w trudnych warunkach oraz w przygodny teren) — „Petrochemia" płaci 200.000 złotych (plus partycypacja w kosztach utrzymania i konserwacji lotniska), a identyczna prawie umowa z PERN daje drugie tyle? Cóż z tego, że dochody te — plus wpływy za usługi świadczone dla IZOKOR-u i Fabryki Maszyn Żniwnych — dają w sumie wpływy własne przekraczające 700000 złotych rocznie? I tak nie wolno kierownikowi aeroklubu nic z tego uszczknąć; chociażby na zaangażowanie jeszcze jednego mechanika lub na godziny nadliczbowe (w tej chwili, po wypadku jakiemu uległ jeden z mechaników, na drugiego przypada do obsługi 6 samolotów i 14 szybowców). Szef techniczny, dla którego notabene zastępowanie mechaników to żadna nowość, widzi w tym kilka nonsensów.

— Bo i cóż z tego, powiada, że np. IZOKOR (który nosi się nawet z zamiarem zamiany Jaka-12 na An-2) płaci nam za hangarownie 130000 złotych rocznie, gdy my z tego nie mamy nic, prócz tego, że ich samolot stoi w hangarze, a nasze pod gołym niebem. Próbuję mu tłumaczyć coś o niebagatelnej roli tych kilkuset tysięcy w budżecie całego Aeroklubu PRL. Kiwa jakoś nijako głową i widzę, że nie jest przekonany.

GIGANTOM TO SIĘ OPŁACA

Fabryka Maszyn Żniwnych nie ma własnego samolotu i płaci po 2000 złotych za godzinę lotu. Czy to się jej opłaci? Proszę sobie wyobrazić ile strat może przynieść kilkugodzinny postój „Bizona", jeśli nie dotrze doń jakaś część zamienna lub fabryczna ekipa remontowa, a odpowiedź nasunie się sama. Albo „Petrochemia" względnie PERN... Ludzie z „Petrochemii", chcąc podkreślić specyficzną sytuację tego giganta, powiadają: „wisimy na nitce". Ta „nitka" to rurociąg. Jego ewentualna awaria mogłaby pociągnąć za sobą nieobliczalne wręcz skutki. Dlatego samoloty muszą patrolować i być w stałej gotowości do przerzucenia, gdyby zaszła tego potrzeba, ekipy awaryjnej.

W kalkulacjach tych pomaga mi pilot — Ryszard Lewandowski: „Mamy już dwa

Przed hangarem Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej w Płocku. Młodzieży interesującej się lotnictwem i chcącej latać jest dużo. Młodzież ta, szczególnie „Petrochemii", możliwości latania ma jednak ograniczone.



PO CO PŁOCKOWI SKRZYDŁA?

petrochemiczne giganty, jeden w Płocku drugi w Gdańsku. Ze wspólną centralą w Krakowie. Tylko samolot może zapewnić sprawną i w pełni efektywną łączność między tymi ośrodkami. Podobną rolę spełnia samolot w IZOKOR-ze, mającym swe przedstawicielstwa w rejonach rozsianych po całym kraju; z reguły w sąsiedztwie lotnisk.

Tak więc już chyba wiemy po co Płockowi skrzydła. Pozostaje jednak jeszcze drugie pytanie: Po co Płockowi lotnisko? No właśnie — ale tym razem już bez ironii — po co? Pytanie na tyle istotne, że mimo tego co powiedzieliśmy wyżej, Płock już lotniska nie ma. Ma tylko lądowisko. Wraz ze wszystkimi płynącymi stąd konsekwencjami. I to bynajmniej nie za sprawą gospodarzy Ziemi Płockiej, ojców miasta i płockich gigantów przemysłowych. Oni tylko chcieli i chcą mieć skrzydła, chcą na rzecz rozwoju tych skrzydeł materialnie świadczyć i chcą mieć skąd latać. Proszą tylko lotników, by im to, za ich własne pieniądze, zagwarantowali i zorganizowali. Tak przynajmniej wynika z ich dotychczasowej polityki oraz treści licznych pism i deklaracji składających się na pokaźnych rozmiarów teczkę, którą właśnie studiuję...

KORESPONDENCJE I KONFERENCJE

Czego w tej teczce nie ma! Konsekwencji nie ma, głębszego rozeznania sytuacji nie ma i troski samych lotników o sprawy lotnicze nie ma. Z daleka natomiast zalatuje biurokracją. Konsekwencją i logicznym rozumowaniem wyróżniają się tylko (nie licząc drobnych potknięć) pisma, których autorem jest Szef Działu Lotniskowego Aeroklubu PRL — Jan Chojnacki. Ten już w maju 1974 roku podszedł do sprawy z głową i — jak się wydaje — przedstawił propozycję bardzo rzeczową.

Zaczęło się zaś od tego, że kierownik aeroklubu płockiego wystosował wiosną ub. roku pismo do Działu Lotniskowego APRL, informując o wielkiej szansie jaka się rzekomo rodzi przed lotniskiem na Kostrogaju w związku z tym, że „Petrochemia", w zamian za określone usługi, wyraziła swą gotowość do:

- kapitalnego remontu nawierzchni lotniska (z pasami asfaltowymi włącznie);
- partycypacji w budowie drugiego hangaru;
- partycypacji w ewentualnej budowie zaplecza techniczno-socjalnego na lotnisku.

Jednocześnie do Aeroklubu PRL docierać zaczęły tzw. niepokojące wieści, że „przyszłość lotniska na Kostrogaju jest zagrożona rozwojem Fabryki Maszyn Żniwnych i innych zakładów pracy" (istotnie — sąsiadująca z lotniskiem Fabryka Maszyn Żniwnych musi się rozbudować, a ponadto obok niej ma powstać fabryka domów). W związku z tym Szef Działu Lotniskowego Aeroklubu PRL, w odpowiedzi na pełne optymizmu pismo kierownika aeroklubu płockiego stwierdził (kopia pisma poszła do Urzędu Miasta Płocka), że ponieważ „władze urbanistyczne w Płocku domagają się rzekomo od lotnictwa wskazania nowej lokalizacji lotniska" a „Aeroklub nie posiada środków na ten cel i nie jest zainteresowany likwidacją obiektu", należy:

- spowodować zorganizowanie przez władze Płocka konferencji z udziałem wszystkich zainteresowanych, w celu generalnego omówienia przyszłości lotniska i ustalenia zasad postępowania;
- jak najszybciej zlecić Biuru Projektów Lotnictwa Cywilnego w Warszawie, lub Zespołowi Rzeczoznawców SITK opracowanie dokumentu pod nazwą: „Studium optymalnej lokalizacji lotniska sportowo-usługowego dla Płocka".

„Uwzględniając że — czytamy dalej w omawianym piśmie — ewentualna budowa nowego lotniska potrwa ok. 6—8 lat, a koszt budowy wyniesie ok. 100—200 mln złotych (łącznie z odszkodowaniami), należy sądzić, że obecne lotnisko — być może z pewnymi ograniczeniami — istnieć będzie co najmniej 8—10 lat. W związku z tym celowe byłyby następujące przedsięwzięcia:

- renowacja drenażu i nawierzchni darniowej na głównym pasie startowym lub określonej części pola wzlotów;
- realizacja rozbieralnych obiektów zaplecza lotniskowego (baraki, magazyny, hangar) wraz z doprowadzeniem wody, energii i kanalizacji.

W dwa miesiące później w Płocku odbyła się postulowana konferencja. A potem krążyły znowu pisma. W rezultacie Zespół Rzeczoznawców SITK otrzymał zlecenie opracowania wspomnianego studium, a przedstawiciele zainteresowanych instytucji lotniczych wydawali się nadal trwać na stanowisku, że do czasu wybudowania nowego lotniska trzeba będzie utrzymać stare. Fabryka Maszyn Żniwnych zobowiązała się natomiast do pokrycia kosztów renowacji lotniska i rozbudowy zaplecza techniczno-socjalnego.

DEGRADACJA

W kwietniu 1975 r. odbyła się kolejna konferencja, na której przedstawiciele lotnictwa wykazali znów pełne zrozumienie dla ekspansji przemysłu w kierunku lotniska, przemysł zaś dla potrzeb lotnictwa i miejscowego aeroklubu. Przemysł i miasto zdawało się wręcz mówić lotnikom: Panowie, my się na tym nie znamy; uzgodnijcie więc co trzeba między sobą, przedstawcie sposób rozwiązania problemu, a my wam z góry przyrzekamy swoją przychylność oraz ewentualnie pokrycie kosztów przedsięwzięcia.

I wtedy lotnicy (już w maju br.) podjęli decyzję: lotnisko na Kostrogaju zdegradowali do rangi lądowiska. Jeden z argumentów: lotnisko Kostrogaj nie było konserwowane od lat dziesięciu. Konsekwencja: kategoryczny zakaz prowadzenia szkolenia podstawowego; mogą latać tylko piloci licencjonowani. Druga konsekwencja: ponieważ samoloty obsługujące płockie zakłady -usługowego dla Płocka";

przemysłowe pilotowane są, oczywiście, przez pilotów licencjonowanych, zakłady na zdegradowaniu lotniska niczego nie tracą; traci aeroklub i młodzież płocka. Trzecia konsekwencja: lądowisko nie podlega ochronie prawnej i odtąd każdy może mu na własną rękę zaciskać pętlę na szyi.

Pisze więc (z dnia 27.05.1975) Szef Działu Lotniskowego Aeroklubu PRL rozpaczliwe pismo do instancji nadrzędnej wyjaśniając, że przecież z władzami miasta Płocka oraz z zakładami przemysłowymi uzgodniono, iż ograniczenie lotniska dotyczyć będzie tylko skrajnego rejonu południowego; że na pewno w roku bieżącym, a prawdopodobnie przez kilka jeszcze lat, obecne warunki lotniska nie ulegną zasadniczemu pogorszeniu; że można je eksploatować (zwłaszcza po renowacji) wycofując się sukcesywnie i wprowadzając tylko odpowiednie zmiany do instrukcji użytkowania.

Z jednym tylko w tym piśmie można się nie zgodzić, a mianowicie, że degradacja lotniska jest „nadmiernym ustępstwem ze strony lotnictwa". Bo na takie „nadmierne ustępstwo" nikt z Płocka nie nalegał. Płockim instytucjom i zakładom przemysłowym jedno tylko można by mieć do zarzucenia: że nie pomyślały o interesach swojej młodzieży, z której zamiłowaniami lotniczymi wiąże się przecież lotnicza przyszłość miasta. Gwoli ścisłości i ten zarzut można jednak poważnie ścieniować. Lotnicy zobowiązali się bowiem, że tę młodzież będą szkolić na obozach szkoleniowych gdzieś w Polsce. Ale z obozu nic nie wyszło...

Omawiana tu teczka dokumentów kończy się jednym, skromnym pismem, w zakończeniu którego kompetentna instytucja lotnicza informuje instytucję niższą, że jeśli jest ona przekonana, że „sytuacja w rejonie obiektu lotniskowego w chwili obecnej pozwala jeszcze na prowadzenie szkolenia — może być ono prowadzone w warunkach lądowiska".

Wygląda to trochę na salomonowe rozstrzygnięcie. I chyba nie rozwiązuje wszystkiego. Bo jeśli na nowe lotnisko przyjdzie czekać rzeczywiście jeszcze 8—10 lat?...

WIKTOR WIONCZEK

Zainteresowania lotnictwem – świadczy choćby o tym nasze zdjęcie – nie można bagatelizować. Nie wolno dopuścić do całkowitej degradacji lotniska w Płocku! Zdjęcia: B. Koszewski



BITWA O ANGLIĘ

(4)

DOKOŃCZENIE Z NR-U 41

Tabelka ilustrująca zwycięstwa zespołowe polskich jednostek uczestniczących w Bitwie o Anglię. Dysproporcja między polskimi dywizjonami w ilości zstrzelonych samolotów wroga wynika m.in. z faktu, że 303 dywizjon operował z podlondyńskiego lotniska Northolt, które leżało na szlaku głównych wypraw bombowych Luftwaffe, skierowanych w serce Anglii — Londyn.

Wyszczególnienie	Samoloty nieprzyjacielskie		
	zestrzelone na pewno	prawdopodobnie zestrzelone	uszkodzone
Piloci 302 dywizjonu	16	10	1
Piloci 303 dywizjonu	110	9	6
Piloci w innych dywizjonach RAF	77,7	16	29
Ogółem polscy piloci	203,5	35	36

Tabelka ilustrująca indywidualny wyczyn pięciu najskuteczniejszych polskich pilotów myśliwskich w okresie Bitwy o Anglię.

Pilot	Dywizjon w bitwie	Samoloty nieprzyjacielskie		
		zestrzelone na pewno	prawdopodobnie zestrzelone	uszkodzone
1. Sierż. Józef Františék	303	17	1	0
2. Por. Witold Urbanowicz	303	15	1	0
3. Kpr. Antoni Głowacki	501	8	1	3
4. Por. Zdzisław Henneberg	303	8	1	1
5. Ppor. Jan Zumbach	303	8	1	0
Ogółem pięciu pilotów	—	56	5	4

Pięciu pilotów w ciągu 3 miesięcy zestrzeliło: 56 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 5 prawdopodobnie zestrzeliło i 4 uszkodziło. Wynik ten był lepszy od wysiłku całego lotnictwa polskiego w kampanii francuskiej (51—3—7); lepszy od całowojennego bilansu: 302 dywizjonu (46 1/2—25—18), 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego (33 3/4—9—18), 309 dywizjonu (4—0—2), 316 dywizjonu (49 1/2—19—26), 317 dywizjonu (51 1/3—10—30) i Polskiego Zespołu Myśliwskiego w Afryce Zach. (28 1/2—3—10). Rekord zestrzeleń jednego dnia dzierżył kpr. Antoni Głowacki, który 24 sierpnia 1940 r. zestrzelił 5 samolotów niemieckich. Rekord RAF dzierżył do spółki z 23-letnim Sgt. R. F. Hamlyn'em z 610 Dywizjonu Myśliwskiego, który tego samego dnia co i Polak zestrzelił w trzech lotach bojowych pięć maszyn niemieckich.

*

Winston Churchill w książce pt. „The Second World War", uważa że wydarzenia „jednej z decydujących bitew" — a więc najcięższe walki powietrzne nad Londynem w dniu 15 września 1940 roku — były jedną z decydujących faz drugiej wojny światowej. W dniu tym — nazywanym przez historyków „Eagle Day" (Dzień orła) — Luftwaffe wykonała około 1000 lotów bojowych... Alianccy piloci myśliwscy startowali do walki po cztery, pięć razy, a nasilenie rajdów było tak wielkie, że gdyby Goering przypuścił jeszcze jeden szturm lotniczy, Fighter Command prawdopodobnie musiałoby skapitulować.

Ten moment doskonale obrazuje scena z głośnego filmu Guy Hamiltona pt. „Battle of Britain". Oto pod koniec filmu wyczerpani piloci alianccy spoczywają na leżakach i z niepokojem oczekują kolejnego startu. Jeden z nich nie wytrzymuje nerwowo i oparty o róg baraku — wymiotuje. Lada chwila może zadzwonić telefon, przynosząc rozkaz startu, ale jakoś dziwnie długo to nie następuje. O ile dotychczas obserwowaliśmy duży ruch na planie, o tyle teraz wkoło panuje przerażająca, głucha cisza, która przychodzi zazwyczaj przed lub po bitwie.

Pierwsza strategiczna operacja lotnictwa w II wojnie światowej przyniosła glorię Brytyjczykom. Czczą ją do dzisiaj, dzień 15 września ogłaszając świętem narodowym.

ANDRZEJ R. JANCZAK

---

*) OBJAŚNIENIA.

Opracowując życiorysy polskich uczestników Bitwy o Anglię, celem zachowania większej przejrzystości tekstu, zastosowano następujące skróty.

● **Airfield** — Polowy Port Lotniczy, samowystarczalna jednostka zdolna do samodzielnej egzystencji z dala od bazy rodzimej. Jej członem bojowym było Skrzydło (Wing).

● **cm.** — cmentarz.

● **CWL** — Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Dęblinie. Wybudowano je na przełomie lat 1926—1927, na terenach leżących przy ujściu Wieprza do Wisły, w miejscu gdzie po upadku powstania listopadowego 1831 r., car pobudował twierdzę Wangorod. W skład CWL wchodziła m.in. Szkoła Podchorążych Lotnictwa (SPL), legendarna „Dęblińska Szkoła Orląt", której wychowankowie rozsławili po całym świecie dobre imię polskich skrzydeł.

● **dyon** — na terenie W. Brytanii w latach 1940—1947 stacjonowały następujące polskie dywizjony: bombowy 300 „Ziemi Mazowieckiej", bombowy 301 „Ziemi Pomorskiej", myśliwski 302 „Poznański", myśliwski 303 „Kościuszkowski", bombowy 304 „Ziemi Śląskiej", bombowy 305 „Ziemi Wielkopolskiej", myśliwski 306 „Toruński", nocno myśliwski 307 „Lwowski", myśliwski 308 „Krakowski", współpracy z armią 309 „Ziemi Czerwieńskiej", myśliwski 315 „Dębliński", myśliwski 316 „Warszawski", myśliwski 317 „Wileński", myśliwsko rozpoznawczy 318 „Gdański".

● **gr.** — grób.

● **OTU** — Operational Training Unit — brytyjskie szkoły bojowego treningu które przechodził personel latający przed skierowaniem do dywizjonu bojowego.

● **PFT** — Polish Fighting Team — Polski Zespół Myśliwski pod dowództwem kpt. St. Skalskiego, który w okresie marzec — maj 1943 r., walczył w Tunezji w składzie 145 Dywizjonu Myśliwskiego.

● **PL** — Pułk Lotniczy w Polsce okresu międzywojennego: 1 w Warszawie, 2 w Krakowie, 3 w Poznaniu, 4 w Toruniu, 5 w Lidzie, 6 we Lwowie.

● **SPL** — patrz: CWL.

● **Wing** — skrzydło myśliwskie składające się z 3—5 dywizjonów.

● **WSL** — polska Wyższa Szkoła Lotnicza w Wielkiej Brytanii. Funkcjonowała w okresie: czerwiec 1943 — kwiecień 1944 w Szkocji (m. Eddleston, 4 mile na płd. od Peebles), w okresie kwiecień 1944 — maj 1946 w Anglii (m. Weston-super--Mare, 15 mil na płd.-zach. od Bristolu).

● **6 3/4—2—2 5/6** — oznaczanie zwycięstw powietrznych: zestrzelony na pewno — zestrzelony prawdopodobnie — uszkodzony. W przypadku ułamka pozycja do spółki z kilku innymi pilotami.

ŹRÓDŁA WYKORZYSTANE.

1. „Destiny can wait" — praca zbiorowa (London 1949 r.),
2. „Royal Air Force 1939—1945" — D. Richards (London 1953 r.),
3. „The Defence of the United Kingdom" — B. Collier (London 1957 r.),
4. „Strike from the sky" — praca zbiorowa (London 1960 r.),
5. „The Battle of Britain" — E. Bishop (London 1960 r.),
6. „The Narrow Margin" — D. Wood, D. Dempster (London 1961 r.),
7. „Eagle Day" — B. Collier (London 1969 r.),
8. „Fighter Squadrons RAF and their Aircraft" — D. Rawlings (London 1969 r.),
9. „Lotnictwo polskie w Wielkiej Brytanii 1940—1945" — F. Kalinowski (Paryż 1969 r.),
10. „Warszawscy Kosynierzy" — K. Węgrzecki London 1969 r.).
11. Zbiory Centralnego Archiwum Wojskowego w Rembertowie.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

ZNACZKI POCZTY LOTNICZEJ

Kolekcjonerów znaczków pocztowych o tematyce lotniczej mamy tysiące. Może nawet więcej. Przyczyna tkwi w samej idei filatelistycznej, czyli w zbieraniu znaczków pocztowych, a także w dziale tego kolekcjonerstwa, czyli umownie — w filatelistyce lotniczej. Tym większe to nakłada obowiązki na Pocztę Polską, której inicjatywy w tej dziedzinie powinny być wszechstronne.

W ubiegłym miesiącu, a dokładnie 10 września, minęło pięćdziesiąt lat od wprowadzenia do obiegu przez naszą pocztę pierwszych lotniczych znaczków pocztowych. Seria ta miała dziewięć znaczków. Na każdym z nich był ten sam rysunek według projektu L. Sowińskiego. Przedstawiał on symboliczny samolot lecący nad Warszawą. Początkowo znaczki te służyły jedynie jako dopłata do przesyłek lotniczych. Po pewnym czasie wprowadzono je do korespondencji.

Dzieje polskiego znaczka lotniczego w ogóle, a szczególnie w okresie międzywojennym, są ubogie w porównaniu do wielu państw świata, a nawet państw słabo rozwiniętych. Te ostatnio dostrzegają w znaczku pocztowym (o tematyce lotniczej lub kosmicznej) nie tylko źródła wysokich zysków, ale także szeroką popularyzację swego kraju.

Szczególnie w ostatnich latach — kwiaty, ptaki, psy, koty i różnych odmian zwierzęta doczekały się już pięknych znaczków Poczty Polskiej. A lotnictwo, szczególnie w Polsce Ludowej? Chcielibyśmy, aby i ono znalazło uznanie Ministerstwa Łączności.

A przecież w naszym lotnictwie dużo się dzieje zarówno w cywilnym, jak i wojskowym. Mamy lotnictwo gospodarcze, którego piloci uzyskują piękne sukcesy w kraju i za granicą (Afryka), mamy sprawnie działające lotnictwo sanitarne, mamy lotnictwo usługowe, w tym śmigłowce pracujące w charakterze dźwigów na rzecz gospodarki narodowej, mamy także lotnictwo sportowe z wieloma jego dyscyplinami, Polskie Linie Lotnicze LOT, przemysł lotniczy, Wojska Lotnicze, Wojska Obrony Powietrznej Kraju.

Dla upamiętnienia 50 rocznicy skierowania do obiegu polskiego znaczka poczty lotniczej (10 września 1925 r.) otrzymaliśmy dwa znaczki w roku 1975. Pierwszy z nich (2,40 zł) przedstawia sylwetkę samolotu typu „Albatros", drugi natomiast fragment nowoczesnego samolotu komunikacyjnego Ił-62. Pocztę lotniczą przewoziły i przewożą również inne samoloty. Czy tej rocznicy nie można było uświetnić ładną serią znaczków? Nie tak dawno oglądaliśmy piękną serię znaczków lotniczych zaproponowanych przez naszego znakomitego plastyka Janusza Grabiańskiego. Piękne i ze znawstwem wykonane projekty znaczków nie znalazły jednak uznania Ministerstwa Łączności. Dlaczego?

W 1975 r. otrzymaliśmy dwa znaczki jubileuszowe poczty lotniczej. One to uświetniają pół wieku znaczka lotniczego w naszym kraju. Szkoda, że tylko dwa. Kolekcjonerów bowiem znaczków lotniczych są tysiące.

obserwator

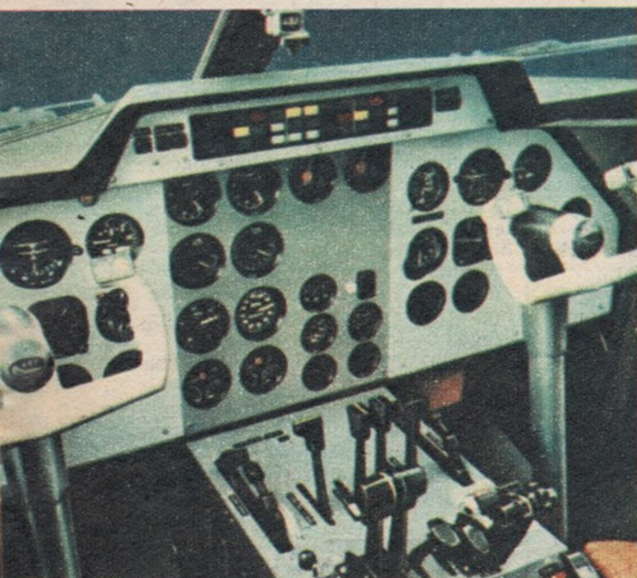
BRNO'75



Na lotnisku w Brnie. Samolot „Turbolet" L-410 w służbie „SLOV-AIR".



Wersja fotogrametryczna samolotu L-410 AF, a poniżej — fragment wnętrza kabiny tego samolotu z tablicą przyrządów pokładowych.





Widok ogólny terenu wystawowego Międzynarodowych Targów Maszynowych w Brnie.

Brno, drugie co do wielkości miasto Czechosłowacji, zwraca na siebie szczególną uwagę co roku we wrześniu. Ważny ośrodek handlowy i przemysłowy jest w tym okresie miejscem międzynarodowych targów maszynowych, największej i najważniejszej imprezy wystawowej naszych południowych sąsiadów. Targi brneńskie są już od lat atrakcyjnym forum czechosłowackich i zagranicznych kół handlowych i przemysłowych. Zakres i koncepcja Targów, przede wszystkim wysoki poziom techniczny eksponatów sprawiły, że są one imprezą światową, chętnie odwiedzaną przez handlowców i specjalistów ze wszystkich kontynentów.

W tym roku, w dniach 10—18 września, Międzynarodowe Targi Maszynowe w Brnie odbyły się już po raz siedemnasty. Wzięło w nich udział ponad 2 tysiące wystawców 30 krajów z pięciu kontynentów. Ogółem Targi zwiedziło blisko 400 tysięcy osób, z tego 100 tysięcy w wolną sobotę i niedzielę, 13—14 września. Nigdy też jeszcze dotąd nie przedstawiano w Brnie tylu nowości technicznych, co było zasługą przede wszystkim krajów socjalistycznych.

Branżą reprezentacyjną były w 1975 r. obrabiarki i maszyny formierskie wraz z wyposażeniem. Zostały one zademonstrowane już w czechosłowackiej ekspozycji wejściowej, której strona plastyczna podkreślała ideowe znaczenie tegorocznych Targów, szczególnie akcentując 30 rocznicę wyzwolenia Czechosłowacji przez Armię Radziecką. Rok 1975 jest też jubileuszem 30-lecia rozwoju przemysłu maszynowego w socjalistycznej Czechosłowacji, w tym i przemysłu lotniczego. Tak ważne dla CSRS rocznice znalazły również swoje akcenty w ekspozycji lotniczej gospodarzy, zorganizowanej przez centralę handlu zagranicznego przemysłu lotniczego „OMNIPOL".

Technika lotnicza zgrupowana została na wystawie w specjalnym pawilonie „K", przed którym na wolnej przestrzeni stało kilka oryginalnych eksponatów. Oprócz gospodarzy wyroby swego przemysłu lotniczego prezentowały jedynie Polska i Związek Radziecki. Nasza centrala „PEZETEL" miała ekspozycję w lewej części pawilonu, radziecki „AVIAEXPORT" — w prawej, część środkową, główną, zajmował „OMNIPOL"; w pawilonie wyświetlano także barwne lotnicze filmy reklamowe różnych krajów.

W pawilonie „PEZETEL" demonstrował m.in. części silników tłokowych i turbinowych, aparaturę paliwową i silniki wysokoprężne, a na wolnej przestrzeni — śmigłowiec turbinowy Mi-2, który cieszył się dużym zainteresowaniem zwiedzających. Gospodarze czuli się trochę zawiedzeni, jak podkreślali w rozmowach ze mną, brakiem uznanych w świecie polskich szybowców, którymi Czechosłowacy są bardzo zainteresowani.

Oferta „AVIAEXPORTU" obejmowała sprzęt dla lotnictwa cywilnego: samoloty — m.in. Jak-40, An-26, An-30, Tu-154 i Ił-62M oraz śmigłowce — Mi-6 i W-8, prezentowane w postaci modeli. ZSRR, jak wiadomo, zajmuje drugie miejsce w świecie (po USA) w eksporcie sprzętu dla potrzeb transportu lotniczego. W kilkudziesięciu krajach eksploatuje się w sumie około 3 tysięcy samolotów i śmigłowców produkcji radzieckiej. Przy tej okazji warto podać, że radzieckie odrzutowe Jaki-40 stanowią obecnie w CSRS podstawowy sprzęt eksploatowany w komunikacji krajowej przez czechosłowackie linie lotnicze ČSA.

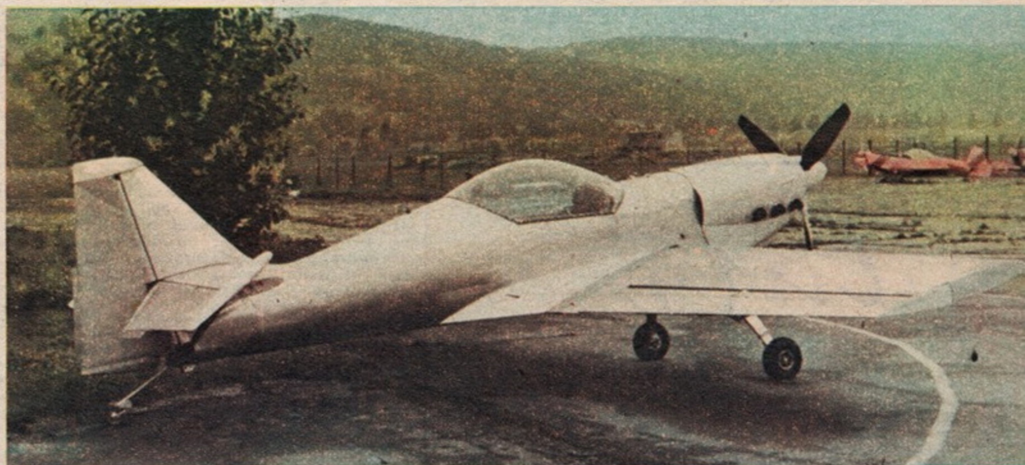
Oferta eksportowa „OMNIPOLU" wzbudzała na Targach w Brnie największe zainteresowanie. Był to pełny wachlarz wyro-



Znane czechosłowackie odrzutowe samoloty szkolno-treningowe L-39.



Samolot sportowo-turystyczny Zlin-43.



Prototyp nowego czechosłowackiego samolotu akrobacyjnego Zlin-50.

bów produkowanych aktualnie przez czechosłowacki przemysł lotniczy, posiadający wysoką renomę w świecie. Uwaga zwiedzających koncentrowała się głównie na samolotach, przede wszystkim tych, które demonstrowano przed pawilonem „K" oraz w powietrzu, na specjalnych pokazach na lotnisku w niedzielę 14 września.

Zakłady „LET" w Kunowicach wystawiły znany już samolot transportowy bliskiej komunikacji L-410 „Turbolet". Grzbietopłat, wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe M-601, każdy o mocy 715 KM, śmigła przestawialne w locie. Załoga 2-osobowa. W wersji pasażerskiej może zabierać od 15 do 17 pasażerów, w wersji transportowej — do 1 850 kg towarów. Na życzenie użytkownika może być w wersji luksusowej (12 pasażerów), specjalnej — salonka (8 pasażerów), sanitarnej i szkoleniowej w radionawigacji. Prędkość przelotowa na wysokości 5 000 m — 380 km/h, zasięg — 1 300 km, pułap 8 100 m. Kabina załogi jest obecnie zakryta i wyraźnie oddzielona od pasażerskiej, w przeciwieństwie do wersji poprzednich. Samolot znajduje się w eksploatacji liniowej i czarterowej w słowackim przedsiębiorstwie „SLOV-AIR" oraz przeszedł z powodzeniem w Związku Radzieckim próby w różnych warunkach klimatycznych.

Zakłady „MORAVAN" w Otrokowicach pokazały samolot Z-42. Dwumiejscowy dolnopłat z trójkołowym podwoziem stałym, wyposażony w silnik o mocy 180 KM, przeznaczony do szkolenia i treningu, latania sportowego i holowania szybowców, dopuszczony też do akrobacji. Start z lotnisk trawiastych — 250 m, lądowanie — do 135 m. Prędkość max. — 215 km/h, przelotowa — 200 km/h. Zasięg — 600 km, pułap — 4 100 m, wznoszenie — 4,2 m/s i 2 m/s przy holowaniu szybowców.

Przy tej okazji trzeba również wspomnieć o samolocie sportowym i akrobacyjnym Zlin-726 produkcji zakładów „MORAVAN", ponieważ otrzymają go wkrótce polscy piloci sportowi (w Brnie zfinalizowano zakup 2 maszyn tego typu). Zlin-726 „Universal" jest wersją rozwojową Zlina-526-F. Silnik sześciocylindrowy, rzędowy M-137A o mocy 180 KM. Masa własna — 690 kg, masa startowa — 910 kg do akrobacji i 1 000 kg w kategorii normalnej. Prędkość max. — 242 km/h, przelotowa — 221 km/h, wznoszenie — 5 m/s. Wersja K tego samolotu ma silnik o mocy 210 KM i odpowiednio wyższe prędkości: max. — 272 km/h, przelotowa — 247 km/h i wznoszenie — 7 m/s.

W Brnie demonstrowano także dumę przemysłu lotniczego CSRS — dwumiejscowy odrzutowy samolot szkolno-treningowy L-39 „Albatros". Jest to typowy reprezentant drugiej generacji szkolnych odrzutowców wojskowych, będących na wyposażeniu w wielu krajach. Wraz z nim oferowano cały kompleks systemu szkolenia naziemnego pilotów na tym typie maszyny: symulator lotu TL-39, automatyczne naziemne urządzenie kontrolne zespołów i przyrządów samolotu L-39 oraz ćwiczebną wyrzutnię typu NKTL-29-39.

Wśród eksponatów na wolnej przestrzeni zwracał jeszcze uwagę radiolokator Tesla RL-41, mogący służyć do kontroli ruchu lotniczego w obszarze lotniska oraz jako urządzenie SRE-ASR do nadzorowania ruchu na drogach powietrznych w zasięgu do 150 km i wysokości 15 km. Demonstrowano też urządzenie oświetleniowe przeznaczone dla portów śmigłowcowych „Svetluška" (robaczek świętojański) oraz różne systemy oświetlenia lotniskowego i reflektory.

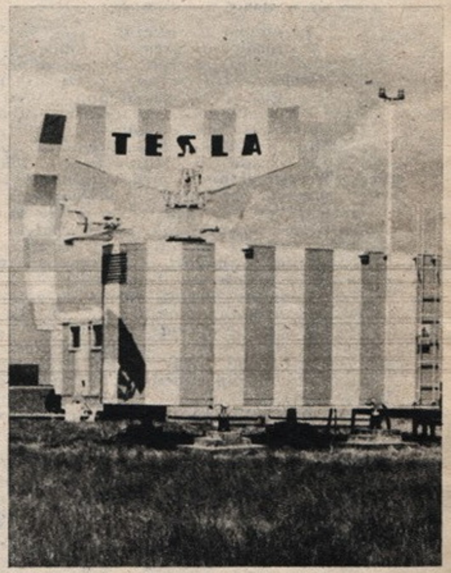
W pawilonie techniki lotniczej czechosłowacki przemysł lotniczy prezentował swą pozostałą produkcję (m.in. Zlin-43, L-13 „Blanik") oraz oferował różne detale swych wyrobów m.in. silnik M-601, fotele i podwozia samolotów oraz spadochron wyczynowy PTCH-8M.

Sensacją lotniczą XVII Międzynarodowych Targów Maszynowych w Brnie był jednak pierwszy publiczny pokaz prototypu nowego samolotu akrobacyjnego Z-50. Zalety akrobacyjne tej maszyny demonstrował w czasie pokazów nad lotniskiem pilot doświadczalny zakładów „MORAVAN" Piotr Supak. Z-50 jest jednomiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem z krytą kabiną i stałym podwoziem. Samolot Z-50 wyposażony został w silnik Lycoming AE10-540 DKB5 z trójłopatowym śmigłem typu Hoffmann Ho-V 123 K/200 AH. Podstawowe dane: rozpiętość — 8,580 m, długość — 6,512 m, wysokość — 1,860 m, pow. nośna — 12,500 m^2; masa własna — 510 kg, masa całkowita — 650 kg. Prędkość max. w locie poziomym — 285 km/h, prędkość przelotowa — 255 km/h, max. wznoszenie — 15 m/s. Dopuszczalne przeciążenia +9 g i —6 g. O samolocie tym, o którym mówi się, że jest konkurentem „Acrostara", obszerniej w następnym numerze.

JERZY R. KONIECZNY



Spadochron PTCH-8.



Stacja radiolokacyjna dla lotnictwa firmy „Tesla".

Znany czechosłowacki dwumiejscowy szybowiec metalowy L-13 „Blanik".



KORESPONDENCJE

AEROKLUB POMORSKI

W największym toruńskim przedsiębiorstwie — Zakładach Włókien Chemicznych „Chemitex — Elana" — powołano do życia klub lotniczy, zrzeszający nie tylko czynnie uprawiających sporty lotnicze ale także sympatyków tej dziedziny sportu. Przewodniczącym klubu został inż. Piotr Rudomino.

Klub ten wspólnie z radą zakładową „Elany" i Aeroklubem Pomorskim zorganizował w drugą niedzielę września festyn dla pracowników zakładu. Impreza odbyła się na lotnisku. Pracownicy „Elany" mieli okazję zapoznać się ze sprzętem lotniczym, obejrzeć pokazy szybowcowe, samolotowe, spadochronowe i modelarskie w wykonaniu najlepszych członków Aeroklubu Pomorskiego. Spora grupa uczestników festynu odbyła pierwszy w życiu lot nad miastem, podziwiając nie tylko panoramę grodu Kopernika z lotu ptaka, ale widząc po raz pierwszy z góry swój zakład.

•

Prawie stu młodych entuzjastów lotnictwa uczestniczyło w dorocznym „Święcie Latawca", zorganizowanym przez Aeroklub Pomorski i WSS „Społem", które patronuje wielu toruńskim imprezom lotniczym. Młodzi konstruktorzy zaprezentowali pomysłowo wykonane latawce płaskie i skrzynkowe. Najlepsi otrzymali nagrody ufundowane przez WSS „Społem".

•

Wyjątkowo udanym sezonem mogą pochwalić się toruńscy szybownicy. Do pierwszych dni września piloci Aeroklubu Pomorskiego przelecieli prawie 40 tysięcy kilometrów, czyli znacznie więcej niż w latach poprzednich.

Najintensywniej latali młodzi stażem szybownicy. Wielu z nich uzyskało pierwsze odznaki. Bardziej doświadczeni piloci także mogą mówić o udanym sezonie. Startujący w mistrzostwach Polski w klasie standard J. Górecki wywalczył 6 miejsce. Po raz drugi z rzędu mistrzem Pomorza został E. Janowski, natomiast czterech innych pilotów — J. Olszewski, K. Mrozowicz, R. Niedzieski i J. Rumież — zdobyło szybowcowe diamenty, podczas gdy przed rokiem takie trofeum uzyskał zaledwie jeden toruński pilot. Kilkanaście osób wypełniło warunki do srebrnych odznak szybowcowych — i co jest chyba najbardziej pocieszające — są to w większości osoby, które wyszkolono w roku bieżącym.

Dodajmy jeszcze, że w całorocznych zawodach szybowcowych o memoriał E. Sosnowskiego prowadzą zdecydowanie dwaj czołowi piloci — Marian Felczykowski i Edmund Janowski. Pierwszy z tej dwójki ustanowił w br. klubowy rekord w przelocie po trasie trójkąta 548 km, uzyskując prędkość 72 km/h.

Bolesław Otręba

DO „SKRZYDLATEJ" listy

W SPRAWIE KOLORÓW I RYSUNKÓW

Nasz Czytelnik, mgr Tomasz Kowalski, nadesłał nam bardzo obszerny list, którego fragmenty publikujemy. Całości, ze względu na szczupłość miejsca, nie jesteśmy w stanie wydrukować.

Szanowna Redakcjo!

Zastosowany przez p. Jońcę (w cyklu „Klub 1:72" — przyp. red.) układ kolorów samolotów Hawker „Hurricane" z 306 dywizjonu, „Spitfire Vb" z 302 dywizjonu, „Wellington" MKX z 300 dywizjonu czy wreszcie samolotu Hawker „Tempest" nie odpowiada prawdzie i jest błędny, nie tylko w zestawieniu kolorystycznym, ale przede wszystkim w układzie kolorystyki. W RAF istniały bardzo dokładne instrukcje malowania poszczególnych samolotów stosowane w fabrykach, tak iż wszystkie samoloty danego typu posiadały taki sam układ kolorów, zmienny jedynie w zależności od szerokości geograficznej. Samoloty używane w Afryce posiadały inny zestaw kolorów.

Podobne zarzuty można wysunąć pod adresem malowania samolotu Jak-1M 1 PLM „Warszawa", gdzie układ kolorów nie odpowiada nawet układowi na zdjęciu zamieszczonym w cyklu „30 lat LWP", a kolorami stosowanymi do Jaków były czarny lub brąz z ciemnooliwkowym.

Kolejnym kwiatkiem jest zamieszczenie w cyklu „Samoloty, na których walczyli Polacy" rysunków samolotu Bloch MB-152 bez odchylenia silnika. W rzeczywistości samoloty Bloch posiadały silnik odchylony w lewo, patrząc w kierunku lotu, o kąt 5,5°. Jedynie prototyp i samoloty Bloch MB-700 nie posiadały odchylenia osi silnika.

Na zakończenie chciałbym powiedzieć parę słów na temat artykułu „Znaki lotnicze" Jerzego Rysia, a zwłaszcza tej części, która omawia powstanie polskiego znaku przynależności państwowej:

1. znak stosowany we Lwowie (na rysunku 3) powstał przez zamalowanie jednego pasa czerwonego ze znaków Austrii i był stosowany w formie biało-czerwonych końców płatów oraz steru kierunku;

2. godło osobiste por. S. Steca powstało w okresie jego służby w lotnictwie Austrii w okresie I wojny światowej i było wzorowane na odznace pilota — szachownica o czterech polach w wianku zakończonym koroną. Kolory odznaki pilota były biały i czarny, a zmiana dotyczyła kolorów Austrii, a nie podkreślała w tym okresie polskości. Układ szachownicy por. Steca był taki jak na rys. 6. W okresie listopada 1918 r. por. Stec namalował swoje bojowe godło osobiste na Brandenburgu i takie widział płk Łossowski, zatwierdzając je jako godło państwowe obrócone w stosunku do Steca o 90° w prawo. Nie wprowadzał także obwódek w kolorze przeciwstawnym. Obwódka została wprowadzona dopiero w 1920 r.;

3. „tarcza" stosowana w Warszawie posiadała cały szereg odmian i wariantów różniących się także układem pól — stosowano też tarcze czerwono-białe, np. na samolocie por. Pawlucia („Albatros" BI o numerze 120) na sterze kierunku stosowano tarczę w kształcie koła podzieloną na dwa pola białe i czerwone. Stosowano także obwódkę tarczy w kolorze przeciwnym, np. na samolocie ppor. Jakubowskiego;

4. trudno jest mówić o prawach heraldyki dla znaku powstałego samorzutnie i na bazie tradycji wojennej, dlatego rozważania „co by było gdyby..." nie mają zastosowania do lotniczego znaku przynależności państwowej (w przypadku Polski) i porównywanie go do czapki jest raczej wysoce niestosowne.

Ponadto sporo zastrzeżeń budzi materiał zastosowany do ilustracji tego artykułu, a pochodzący o dziwo ze źródeł zagranicznych (Letectvi Profile) i obarczony poważnymi błędami.

Analogiczny zarzut można wysunąć pod adresem ilustracji artykułu A. Kurowskiego pt. „Waleczna Eskadra". Rzut z góry na „Karasia" ma nieprawidłowe szachownice i zaczerpnięty został z „Aero Sportu", a więc znowu źródło obce i błędne.

Mam nadzieję, iż moje uwagi przyczynią się do poprawy jakości materiału zamieszczonego w „SP", a tym samym lepiej przysłużą się popularyzacji tradycji lotniczych w społeczeństwie.

Pozostaję z szacunkiem

mgr TOMASZ KOWALSKI

Od red.: Nie mamy, niestety, wpływu na precyzyjne dopasowanie kolorów w publikowanych rysunkach barwnych, ze względu na istniejące, jak dotychczas, techniczne warunki drukowania naszego pisma. Zajrzeliśmy, jak nam radzi p. Kowalski, do „Modelarza" (nr 8 z br. str. 12–13), gdzie są rysunki barwne Jaków-1M. Jakość tych kolorów jest, delikatnie mówiąc, szokująca. Tym niemniej — dziękujemy za uwagi.



P. O. BOGOISOW — 143500 Moskowskaja obłast, Istra, ul. Bosowa 14 m. 41, ZSRR. Zbiera książki, pisma i fotografie lotnicze oraz schematy i opisy latających aparatów. Poszukuje książek: „Samoloty bojowe 1910—1967" S. Pileckiego i J. Domańskiego oraz „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939" A. Morgały. Za każdą z nich oferuje książki: Kostenko, Deszik — „Samoloty radzieckie", praca zbiorowa — „Samoloty Kraju Rad", praca zbiorowa — „Współczesne samoloty USA i krajów Europy Zach.", Jakowlew — „Samoloty radzieckie", Nowikow — „Błyskawice pod skrzydłem", Możarowski — „Póki bije serce".

x

KRZYSZTOF ROMANIUK — ul. Powstańców Śl. 185/21, 53-138 Wrocław. Jest stałym czytelnikiem „SP". Interesuje się miniaturowym lotnictwem. Poszukuje matowej, ciemnobrązowej emalii „Humbrolla", za którą chętnie odstąpi modele w skali 1:72.

x

STANISŁAW FLIŚ — Bereść, 22-560 Grabowiec. Chętnie nawiąże kontakt listowny z czytelnikami interesującymi się modelami samolotów i ich uzbrojeniem.

x

DARIUSZ KRASNODĘBSKI — ul. Przy Agorze 14/8, 01-960 Warszawa. Chętnie zamieni rysunki wraz z danymi szybowców i modeli silnikowych na dane techniczne ze zdjęciami i rysunkami samolotów z lat ostatniej wojny.

x

ZYGMUNT NOWICKI — ul. Kilińskiego 4/18, 06-300 Przasnysz. Poszukuje farby „Humbroll" w 6 podstawowych kolorach. Ze swej strony odstąpi roczniki pism modelarskich i plany modelarskie.

x

WALDEMAR PAJDOSZ — ul. Ogrodowa 19/1, 76-200 Słupsk. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i interesuje się lotnictwem wojskowym z lat II wojny światowej. Chętnie nawiąże korespondencje z czytelnikami o podobnych zainteresowaniach.

NASZE TRASY

TAJEMNICZY HEŁM

Napisał do nas p. **Henryk Krukowicz** z Warszawy, w ciekawej sprawie. Otóż ma on hełm polski sprzed 1939 r. o kolorze zewnętrznym jasnoniebieskim. Nurtuje go pytanie, czy hełmy w tym kolorze były może używane w jednostkach obrony „przeciwlotniczej, albo w służbie morskiej. Hełm ten ma poza tym cechy charakterystyczne dla polskich hełmów wojskowych 1939 roku, a więc zielony kolor od środka, napis „Ludwików 39" namalowany czarną farbą, kompletny wkład skórzany oraz nakrapianą fakturę zewnętrzną.

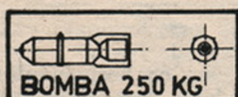
Proszę sobie wyobrazić, że nikt z osób prywatnych i żadna z instytucji molestowanych przeze mnie po kilka razy w tej sprawie (łącznie z Muzeum Wojska) nie była w stanie odpowiedzieć wiążąco na pytanie nurtujące p. Krukowicza. W ostatniej niemal chwili, wyczerpawszy prawie wszystkie źródła informacji, zapoznałem z listem naszego czytelnika stałego naszego współpracownika, znanego autora publikacji z dziedziny historii polskiego lotnictwa i cenionego specjalistę od rozwiązywania najtrudniejszych zagadek dotyczących historycznej już dziś broni i oporządzenia naszego wojska, Leszka Komudę. Skonsultowawszy się z kilkoma jeszcze innymi osobami, pan Leszek stwierdził co następuje:

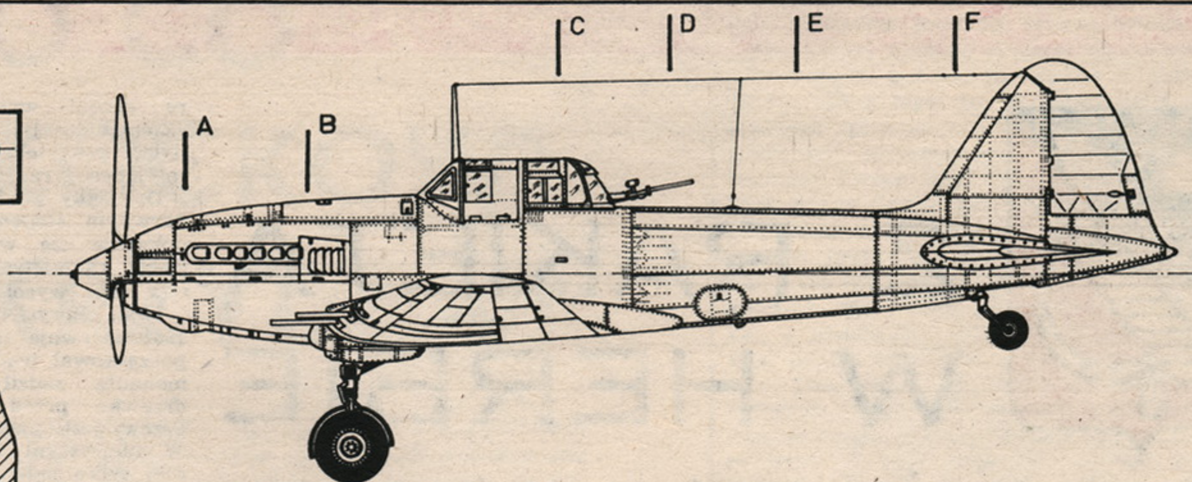
Żołnierze jednostek obrony przeciwlotniczej mieli przed wojną hełmy w kolorze jasnoszarym, bez tzw. salamandrowania, czyli nakrapiania. W hełmach piechoty — napis „Ludwików 39" był koloru czerwonego, nie czarnego. Nit, mocujący z tyłu hełmu skórzany wkład, był mosiężny, z literą L. Po wojnie wyprodukowano dla jednostek ludowego Wojska Polskiego pewną liczbę hełmów przedwojennego kroju, w kolorze khaki — zielonkawym. Nie były one jednak „salamandrowane". Wreszcie ów nit — był w tych hełmach stalowy, nie mosiężny.

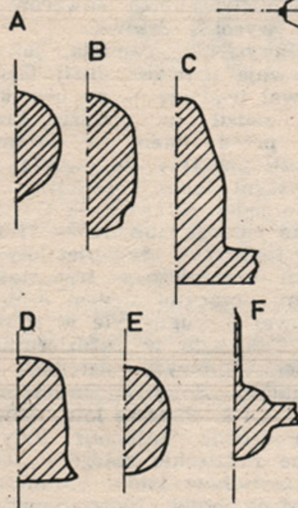
Ot — i wszystko. A więc — zagadka dalej istnieje, nie można bowiem hełmu posiadanego przez p. Krukowicza w żaden sposób „rozpracować". A może nasi Czytelnicy dorzucą coś nowego w tym względzie? Będziemy za to wdzięczni.

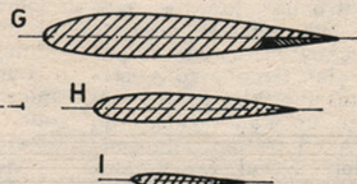
„W niedzielę, 21 września, pogoda w Warszawie była niezbyt dobra. Mgiełka, dość ponuro — jak pisze **Leonard Kosiński** z Zamościa, który akurat wtedy był w stolicy u swej rodziny w gościnie. „Z okna pokoju na Starym Mieście, wychodzącego na królową polskich rzek, patrzyłem jak urzeczony na to, co się działo nad wodą i mostem. Jakiś odważny człowiek w kabinie pięknego, barwnego samolotu wykonywał po mistrzowsku figury akrobacji. Widać było, że to majster nieprzeciętny: pewność ręki, fantazja, śmiałość połączona z wykalkulowanym chytrze ryzykiem, wreszcie elegancja kolejnych ewolucji — przyprawiły mnie, starego konia, o szybsze bicie serca. Ludzie, powiedzcie mi, dla mej satysfakcji, kto to był?"

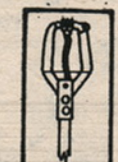
Proszę bardzo, z prawdziwą przyjemnością. Pilotem, który na samolocie Zlin-526 AFS wykonywał akrobację podczas Harcerskiego Festynu Młodzieży Szkolnej na Podzamczu, był jeden z młodych polskich akrobatów samolotowych Andrzej Urbański, kilkakrotny reprezentant naszego sportu lotniczego na różnych zawodach międzynarodowych. Tak on, jak i spadochroniarze Aeroklubu Warszawskiego, pomogli — jak zawsze chętnie — warszawskiej Chorągwi Związku Harcerstwa Polskiego w efektownym przeprowadzeniu festynu, który uprzyjemnił młodzieży stolicy ostatnią niedzielę jakże pięknego w tym roku lata. (z)











G
H
H
G
I
I

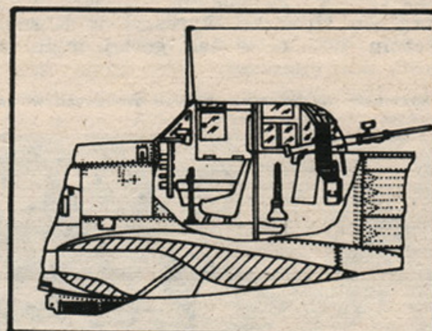
MODEL SAMOLOTU SZTURMOWEGO IŁ-10

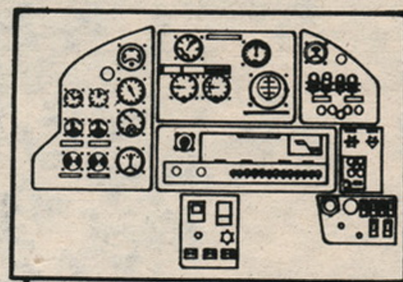
Czechosłowackie zakłady „Kovozavody Prostejov" wyprodukowały niedawno nowy model plastykowy samolotu. Model wykonany w skali 1 : 72 przedstawia radziecki samolot szturmowy Ił-10. Był on ostatnim samolotem szturmowym o napędzie tłokowym budowanym w ZSRR. Maszyny te były również produkowane w CSRS. Ich produkcję podjęto w 1951 r. w wytwórni Avia pod oznaczeniem B-33.

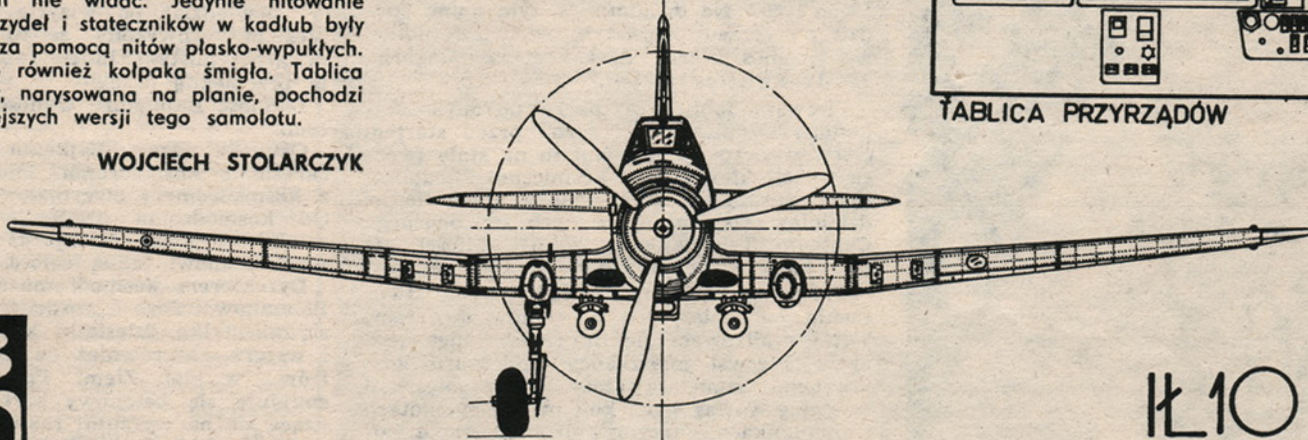
Poprawki, jakie należy wykonać w modelu, są stosunkowo niewielkie i opisał je szczegółowo w jednym z poprzednich numerów SP Adam Jońca. Pokazane były tam również sposoby malowania maskującego tego samolotu.

Na planie, który przedstawiam, zaznaczyłem linie podziałowe łączenia blach oraz rozkład nitowania konstrukcji. W rzeczywistości nity są płaskie i pod malowaniem maskującym prawie ich nie widać. Jedynie nitowanie przejść skrzydeł i stateczników w kadłub były wykonane za pomocą nitów płasko-wypukłych. Dotyczy to również kołpaka śmigła. Tablica przyrządów, narysowana na planie, pochodzi z wcześniejszych wersji tego samolotu.

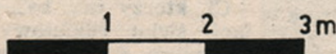
WOJCIECH STOLARCZYK


WNĘTRZE KABINY


TABLICA PRZYRZĄDÓW



IŁ10



KLUB 1:72

RYSOWAŁ: WOJCIECH STOLARCZYK



Z RAKIETĄ W HERBIE

Pierwszą „osobą postronną", która ujrzała kosmodrom Bajkonur, był radziecki dziennikarz Jarosław Gołowanow. Oto jak rozpoczynał się kilkanaście lat temu jego sensacyjny reportaż w „Komsomolskiej Prawdzie":

„Szara wstęga szosy uciekała szybko do tyłu. Jeszcze kilka minut i trafiamy do podnóża olbrzymiej wielopiętrowej wieży. Metalowe trapy, plątanina różnokolorowych rur i przewodów, ogromna liczba różnej aparatury i przyrządów — wszystko to czyni ją podobną do przekrojonej maszynowni wielkiego statku oceanicznego. W pewnej odległości od wieży znajdują się szare kopuły, przypominające bunkry obronne. Zabudowania te są przecięte wąskimi szczelinami obserwacyjnymi. Jest to punkt dowodzenia. Dalej stoją ciężarówki, na których spoczywa jakiś ładunek, otulony pieczołowicie zielonym brezentem..."

Był to pierwszy portret radzieckiego kosmodromu, nakreślony piórem. Dziś jest on znany z fotografii oraz z bezpośrednich relacji telewizyjnych.

Jarosław Gołowanow, któremu dane było później być przy startach wszystkich pilotowanych radzieckich statków kosmicznych, twierdzi, że każdy start jest inny.

„Sojuz-17" z Aleksiejem Gubarinowem i Gieorgijem Grieczko wyruszył w Kosmos w styczniu 1975 r. w tak gęstej mgle, że Gołowanow pogubił się w rachunkach lotów kosmicznych. Widział bowiem o jeden start mniej, choć był przy nim obecny.

Ludzie kierujący startami statków kosmicznych, pracowali na kosmodromie Bajkonur w czasie 30-stopniowych mrozów i 40-stopniowych upałów. Rakiety startują bowiem niezależnie od pory roku i pogody.

„Gdy startowała 12-tonowa rakieta typu „Proton" — wspomina profesor G. Pietrowicz, jeden z twórców radzieckiego programu kosmicznego i konstruktor rakiet — w pobliżu wyrzutni szalała burza piaskowa. Huk silników „Protona" wywołuje ból w uszach w promieniu 2 km, a temperatura gazów w komorze spalania sięga 3 000 stopni Celsjusza".

Po fascynacji opisem wyrzutni oraz startów rakiet przyszła kolej na relację o mieście owianym legendą i chyba jedynym na świecie z kosmiczną rakietą w herbie.

Herb Bajkonuru reprodukujemy, jak sądzę, pierwszy raz w polskiej prasie. A oto jeden z ostatnich opisów miasta zdobywców Kosmosu:

„Szerokie proste ulice, biblioteki, pałac kultury, lecznice, kino, sklepy, wielka restauracja, kawiarnia, stadion, ośrodek telewizyjny. Wszystko jak w innych miastach. Ale nawet jeśli pomieszka się tutaj krótko, łatwo zauważyć, że w pewnych okresach tempo życia w mieście ostro wzrasta. Znaczy to, że wkrótce odbędzie się nowy start kosmiczny".

Człowiek, który napisał te słowa w czasopiśmie „Krylia Rodiny", swoim pojawieniem się w Bajkonurze zawsze zapowiada kolejny lot załogowy. Jest nim komisarz sportowy Międzynarodowej Federacji Lotniczej Iwan Borysienko, który rejestruje wszystkie kosmiczne rekordy. To on, zgodnie z wymogami regulaminu, sprawdził przed startem w Kosmos tożsamość Jurija Gagarina, a po jego powrocie na Ziemię obejrzał raz jeszcze legitymację kosmonauty. Z Iwanem Borysienko spotykałem się wielokrotnie. Jest to były lotnik wojskowy, działacz Federacji Sportu Lotniczego ZSRR.

Borysienko pamięta inny Bajkonur, z okresu pionierskiego. Niedaleko wyrzutni zachowano dwa niewielkie domki. Na jednym z nich wisi tablica: „W tym domu mieszkał i pracował Główny Konstruktor, akademik Siergiej Pawłowicz Korolow, 1956—1966". Na drugim: „W tym domu spędził noc przed pierwszym w świecie lotem w Kosmos Jurij Aleksiejewicz Gagarin, 11—12 kwietnia 1961 r."

Pierwsza tablica wyznacza początek Bajkonuru kosmicznego. Na rok przed startem pierwszego sputnika osiadł tu na stałe twórca radzieckiej potęgi kosmicznej. Podobny, mały skromny domek miał w Moskwie, w dzielnicy Ostankino, w pobliżu obecnego Centrum Telewizyjnego ZSRR. Mieści się tam teraz Muzeum Siergieja Korolowa.

Żył po spartańsku, wymagał jedynie stworzenia mu należytych warunków do pracy. Tutaj realizowała się największa idea jego życia. Pierwsi mieszkańcy Bajkonuru kosmicznego pamiętają czasy, kiedy mieszkali w stepie w wagonach kolejowych, namiotach i ziemiankach. Otrzymywali skąpe racje wody, nie znali świąt, spali przeważnie po dwie—trzy godziny na dobę. Czysta bielizna należała do luksusów. O łaźni można było tylko marzyć. Step był brudnoszary, nagi i pusty. Rosły na nim wysepki ostnicy i szare krzaki wysuszonego żarem saksaułu. „Ziemia tutejsza przypominała ciało krokodyla, pokryte brodawkami" — powiedział mi jeden z radzieckich kosmonautów.

Dziś, gdy po locie nad monotonnym, bezbarwnym stepem pod skrzydłami samolotu pokazuje się współczesny Bajkonur przybysza zdumiewa zieleń skwerów i bulwarów oraz wysokie drzewa.

Iwan Borysienko pamięta, jak sadził w 1961 r. swoje drzewko Jurij Gagarin. Zapoczątkował tradycję — po nim każdy kosmonauta sadził w pobliżu kosmodromu drzewko przed lotem w Kosmos. Tych drzew jest już tyle, że tworzą mały gaj. W pierwszym locie kosmicznym uczestniczył tylko jeden człowiek — Gagarin, który miał tylko jednego dublera — Titowa. Teraz Związek Radziecki realizuje loty grupowe, w których uczestniczą po trzy statki na raz, z załogami liczącymi siedem osób w ekipie podstawowej i drugie tyle w zespole rezerwowym. Tak było w październiku 1969 r., gdy w jednodniowych odstępach startowała stąd eskadra „Sojuzów" oznaczonych numerami 6, 7 i 8. Podczas lotu „Sojuz-Apollo" na kosmodromie Bajkonur były aż trzy kompletne radzieckie załogi.

Dla uczestników lotów kosmicznych zbudowano duży hotel „Kosmonawt". Podobno nad jego projektem dyskutował jeszcze Gagarin. Są w nim sale zajęć i odpoczynku przed startem, pomieszczenia treningowe, pokoje ekip technicznych i lekarzy. Obok znajduje się kompleks sportowy z basenem pływackim.

Z hotelu „Kosmonawt" wyruszają kosmonauci radzieccy w klimatyzowanych autobusach ku podnóżu wyrzutni. Droga od hotelu na kosmodrom i od stacji łączności oraz obserwacji lotu — prosta jak strzelił.

Tą samą drogą można dojechać do wielkiej montażowni, gdzie składane są w jedną całość bloki rakiet nośnych, dostarczonych koleją z głębi ZSRR. Tutaj instaluje się w głowicach zestawów rakietowych — statki kosmiczne lub aparaty automatyczne. Szeroki tor wiedzie z montażowni ku wyrzutniom. Po torze zdążają złożone już rakiety. Na wyrzutni odbywa się napełnianie ich paliwem oraz podłączanie do urządzeń elektrycznych.

Ta montażownia — to największy zakład przemysłowy Bajkonuru. Z jej załogą kosmonauci spotykają się w przededniu lotu. Ludzie, którzy osiedli w mieście, mającym rakietę w herbie, przybyli z różnych stron Związku Radzieckiego. Nie brak też wśród nich synów kazachskich pasterzy. Mieszkają przy ulicach, które noszą dawne nazwy — jak Piaskowa, i nowe — jak Teatralna lub Pierwszego Maja.

Na skraju miasta, wśród kępy drzew, które wyrosły w stepie na obrzeżu kosmodromu, stoi pierwszy pomnik Bajkonuru: na skromnym postumencie srebrzysta kula z prętami anten — kopia pierwszego radzieckiego sztucznego satelity Ziemi. Napis na szarym marmurze jest lakoniczny: „Tutaj rozpoczął się szturm Kosmosu. 1957 rok".

Thomas Stafford, dowódca statku „Apollo" powiedział po wizycie w Bajkonurze: „Jestem zachwycony, że tu, w bezkresnej, skwarnej pustyni, ludzie radzieccy stworzyli tę przepiękną oazę..."

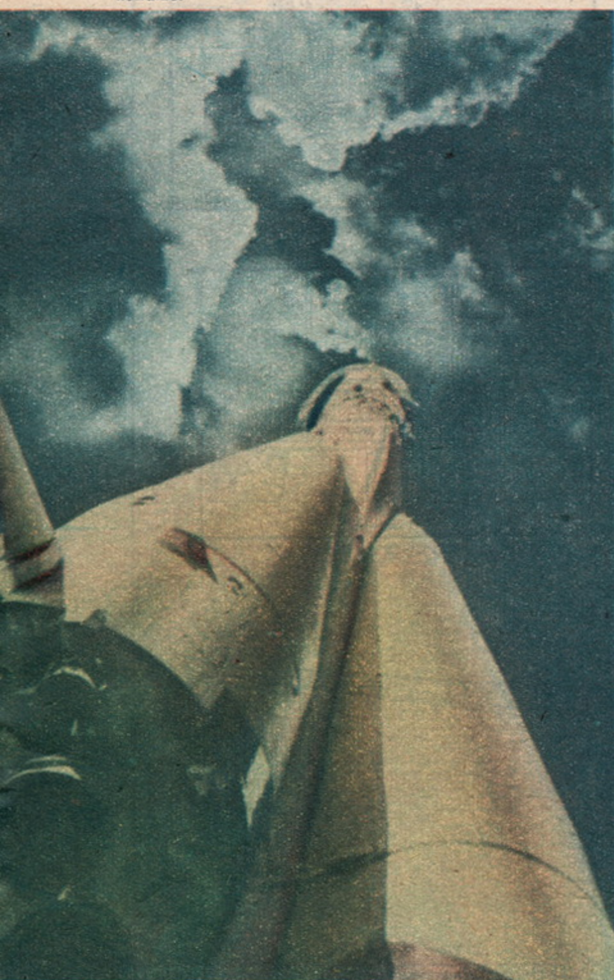
Ludność Bajkonuru wynosi dziś 50 tysięcy osób.

Ostatnio nazwy Bajkonur używa się do określenia kosmodromu. Miasto sąsiadujące z kosmodromem otrzymało nazwę Leninsk. Od kosmodromu dzieli je 30 kilometrów asfaltowej szosy. Kompleks Bajkonur—Leninsk stanowi jedną całość.

Dyrektorem kosmodromu jest Aleksander Bolszakow. Jego „gospodarstwo" rozciąga się nie tylko dziesiątki kilometrów wzdłuż i wszerz, ale również na kilkadziesiąt metrów... w głąb Ziemi. Pod płytą startową znajduje się betonowy szyb, w który buchająca się na wyrzutni rakieta wyrzuca gazy z dwudziestu dysz silników.

Ci, którzy tam byli twierdzą, że zadziwiający świat rakietowy nie przypomina niczego, co można zobaczyć na Ziemi.

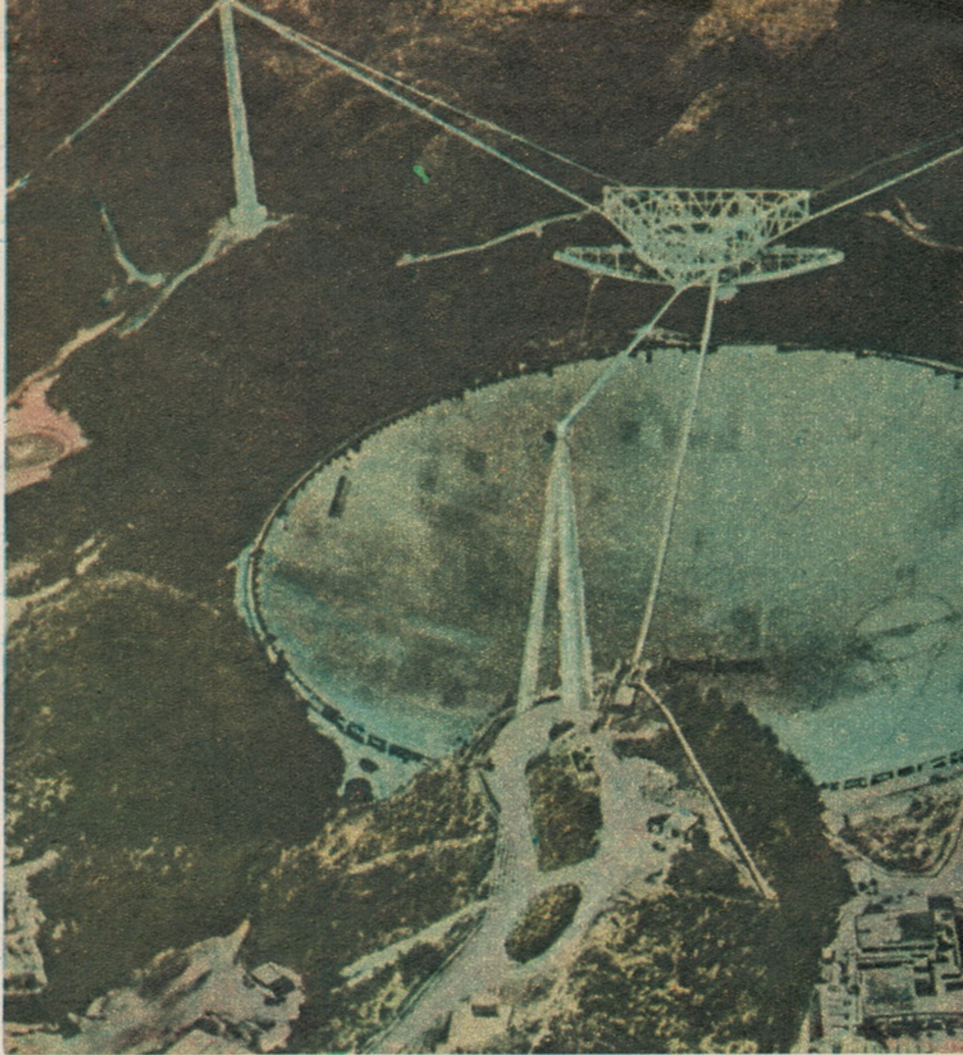
RYSZARD BADOWSKI



Statek kosmiczny na jednej z wyrzutni startowych w Bajkonurze.

KRYPTONIM CETI

W Sali Audytoryjnej Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach odbyła się konferencja naukowa „O możliwości występowania cywilizacji technicznych poza Ziemią i nawiązania z nimi łączności (CETI)". Dobitnie świadczyła ona o wzrastającym w świecie naukowym zainteresowaniu tymi problemami. Konferencję zorganizował Wojewódzki Oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego w Katowicach oraz Oddział Polskiego Towarzystwa Fizycznego przy Uniwersytecie Śląskim. Dojście do skutku tych nadzwyczaj ciekawych i wartościowych obrad było główną zasługą jednego z założycieli i niestrudzonego działacza Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, mgra inż. Władysława Geislera, który przed dwudziestu laty powołał do życia w Katowicach pierwszy terenowy oddział PTA w naszym kraju, przejawiający wyjątkowo owocną działalność naukową i dydaktyczną, co wyraża się m.in. w organizowaniu wystaw oraz sympozjów o międzynarodowym zasięgu.



W naturalnej kotlinie o średnicy ponad 300 m, położonej w okolicach miasteczka Arecibo w Puerto Rico, znajduje się od 12 lat antena radioteleskopu — radiolokatora Narodowego Centrum Astronomicznego i Jonosferycznego USA. Moc nadajnika — 450 kW. Masa urządzenia nadawczego i odbiorczego zawieszonego na 3 linach nad aluminiową czaszą na wysokości 50-piętrowego domu wynosi ok. 600 ton. Stąd wysyłane są m.in. sygnały — „obrazki" z informacją o Ziemi i ludziach podane w kodzie binarnym. Mają one lecieć w Kosmosie przez ok. 24 tys. lat, docierając po drodze do ok. 300 tys. gwiazd.

Konferencja miała szeroki zakres tematyczny, obejmując wszystkie najważniejsze nurty problematyki CETI. Otwierając ją, mgr inż. Geisler zwrócił uwagę na rozmaite aspekty poszukiwania innych cywilizacji — techniczne, astronomiczne, humanistyczne. Pierwszy spośród referentów miał wystąpić prof. dr Rudolf Pešek z Pragi, członek Międzynarodowej Akademii Astronautycznej i Czechosłowackiej Akademii Nauk, jeden z nestorów badań CETI. Nie mogąc przyjechać osobiście. wraz z serdecznymi pozdrowieniami i życzeniami owocnych obrad przesłał tekst swego referatu.

Prof. Pešek był uczestnikiem, a w kilku przypadkach również przewodniczącym rozmaitych sesji i sympozjów międzynarodowych na tematy CETI, zorganizowanych w minionym dziesięcioleciu. Jego referat zapoznał nas z najważniejszymi przedsięwzięciami i przygotowaniami w tej dziedzinie. Warto nadmienić, że określenie CETI (skrót z angielskiego: porozumienie z pozaziemskimi istotami rozumnymi) powstało w 1965 r. w Międzynarodowej Akademii Astronautycznej, w trakcie przygotowywania pierwszego sympozjum na ten temat. Prof. Pešek obszernie opisał obrady kolejnych radziecko-amerykańskich konferencji CETI w obserwatorium radioastronomicznym w Biurakanie (Armeńska SRR). Wchodzi on w skład Międzynarodowej Grupy Roboczej, powołanej w Biurakanie w 1971 r., która obejmuje światową czołówkę badaczy tych problemów. Prócz prof. R. Peška, w skład jej wchodzą: E. D. Drake (USA), N. S. Kardaszew (ZSRR), F. Morrison (USA), B. Oliveri (USA), K. Sagan (USA), J. S. Szkłowski (ZSRR), G. M. Towmasjan (ZSRR) i W. S. Troicki (ZSRR). Ta grupa inspiruje wprowadzenie problematyki CETI do obrad dorocznych kongresów Międzynarodowej Unii Astronautycznej, a także organizuje spotkania specjalistyczne w różnych krajach. Jest to tematyka nader rozległa, obejmująca mnóstwo zagadnień, wśród których prof. Pešek — jako najważniejsze — wymienił następujące:

1. Kosmogonia Wszechświata, układów planetarnych oraz samotnych planet (nie okrążających żadnej gwiazdy).

2. Pochodzenie życia na Ziemi i na innych planetach oraz techniki udostępniające wykrywanie biosfer we Wszechświecie.

3. Ewolucja Rozumu i cywilizacji naukowo-technicznych oraz długość trwania tych cywilizacji.

4. Gęstość rozmieszczenia w Galaktyce wysoko rozwiniętych cywilizacji, uprawiających działalność astroinżynieryjną.

5. Techniczne problemy kontaktów z pozaziemskimi cywilizacjami, poszukiwania sygnałów innych cywilizacji naukowo-technicznych, sposoby rozszyfrowywania zawartych w nich informacji.

6. Skutki nawiązania przez ludzkość kontaktów z innymi cywilizacjami.

Oprócz ostatniego punktu, który wciąż pozostaje wielką, kuszącą tajemnicą — we wszystkich tych sprawach nauka ma już sporo do powiedzenia. Również podjęto odpowiednie przedsięwzięcia techniczne. Skromniejsze spośród nich, jak nasłuch radiowy kilku wybranych gwiazd w programie OZMA, zrealizowany przez E. D. Drake'a w USA, a następnie podobna akcja zespołu astronomów radzieckich, kierowanego przez W. S. Troickiego, ludzkość ma już poza sobą. Inne są w stadium dyskusji i wstępnych przygotowań. Dotyczy to największego z nich, programu CYKLOP, polegającego na zbudowaniu kilku tysięcy sprzężonych anten parabolicznych, o średnicy 100 m każda, co pozwoli gruntownie przebadać widmo radiowe wszystkich gwiazd podobnych do Słońca w promieniu tysiąca lat świetlnych. Jest ich około miliona; nie zostały dotychczas skatalogowane. To przedsięwzięcie, rozpracowane na zamówienie NASA, czeka ostatecznego zatwierdzenia. Koszt jego wyniósłby 20 miliardów dolarów, a milion gwiazd zostałby przebadany w rekordowym czasie 30 lat.

Czechosłowacki astronom poświęcił baczną uwagę koncepcji rozszerzonego nasłuchu, opartego na „globalnym radioteleskopie". Ten pomysł radzieckiego radioastronoma J. N. Parijskiego jest w zasadzie bardzo prosty: chodzi o system polegający na połączeniu wszystkich już istniejących wielkich radioteleskopów, rozproszonych po świecie.

Niektóre z tych problemów, ujęte bardziej szczegółowo, przewijały się w referatach kolejnych mówców: prof. Subotowicza i dra Wołczka.

Prof. dr Mieczysław Subotowicz z Uniwersytetu im. Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie poświęcił wiele uwagi sposobom nawiązania łączności z innymi cywilizacjami, dając pierwszeństwo łączności radiowej — jako jedynej w pełni dostępnej dla dzisiejszej techniki. Mówca odniósł się krytycznie do perspektyw podjęcia załogowych wypraw ku innym układom planetarnym — w przyszłości na tyle bliskiej, że nie wymykającej się rozsądnie ujętym prognozom futurologicznym. Ponadto prof. Subotowicz rzucił wiele nader oryginalnych myśli przy omawianiu filozoficznych i humanistycznych aspektów CETI. Sprowokowały one kilka ciekawych głosów w dyskusji, co dało referentowi sposobność dalszego pogłębienia tych pasjonujących zagadnień.

Dr Olgierd Wołczek z Urzędu Energii Atomowej w Warszawie, wiceprezes PTA, zobrazował całokształt badań związanych z poszukiwaniem niższych form życia w Układzie Słonecznym. Na razie nie dysponujemy dowodem występowania istot żywych gdziekolwiek poza Ziemią, a rozmaite hipotezy, jeszcze niedawno silnie lansowane (np. o „morzach" marsyjskich jako terenach pokrytych wegetacją roślinną) okazały się przedwczesne. Referent omówił stwierdzenie w różnych meteorytach (m.in. Orgueil, Murchison, Murray i Migei) substancji organicznych, wśród nich około 20 aminokwasów, dotąd nie udało się jednak udowodnić biologicznego ich pochodzenia. Rozpatrując najświeższe dane o klimacie planet Układu Słonecznego, dr Wołczek przedstawił plon dotychczasowych badań Marsa, rodzaje eksperymentów zaplanowanych w ramach próbników „Viking", oraz późniejsze misje marsyjskie, z lądowaniem samobieżnych stacji-laboratoriów, a nawet „powrotników", które przywiozą nam próbki gruntu z Marsa.

Osobną, nadzwyczaj ważką problematykę kodów międzycywilizacyjnych, wchodzącą w zakres badań CETI, przedstawił red. Krzysztof Boruń występujący z ramienia Polskiego Towarzystwa Cybernetycznego.

ANDRZEJ TREPKA



„Obrazek" — sygnał z informacją podaną w kodzie binarnym, wysyłany w Kosmos przez urządzenie pokazane na zdjęciu u góry.

Na rysunku obok, kolejno od góry: Cyfry od 1 do 10. Liczby atomowe najważniejszych pierwiastków chemicznych. Aminokwasy. Podwójna spirala DNA. Postać człowieka (z prawej wymiary jego ciała, z lewej — liczba ludzi żyjących na Ziemi). System słoneczny. Schemat anteny wysyłającej te sygnały.

SAMOLOT SZKOLNY PAYRE AM-69



Nową konstrukcję „studencką" mamy do zanotowania we Francji. Grupa studentów państwowej Wyższej Szkoły Sztuki i Rzemiosła w Paryżu pod kierownictwem Georgesa Payre, w połączeniu z grupą studentów Politechniki Cluny, opracowała i zbudowała samolot szkolny i sportowy oznaczony AM-69. Samolot nie jest żadną rewelacją, odznacza się raczej prostotą budowy i przyjętych rozwiązań technicznych, stanowi jednak przykład udanej konstrukcji — w znaczeniu spełnienia założeń swych twórców. Jakkolwiek osiągi samolotu są raczej skromne, to właściwości lotne samolotu — całkiem poprawne.

AM-69 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej.

Płat o obrysie trapezowym ma niewielki wznios. Dla ułatwienia budowy zastosowano profil płata płasko-wypukły, dodatkowo zmodyfikowany w części tylnej. Konstrukcja dwudźwigarowa z pokryciem sklejkowym. Lotki bezszczelinowe, wyważone osiowo, o głębokości ok. 30%, klapy również bezszczelinowe, o profilu identycznym jak lotki, wychylane ręcznie.

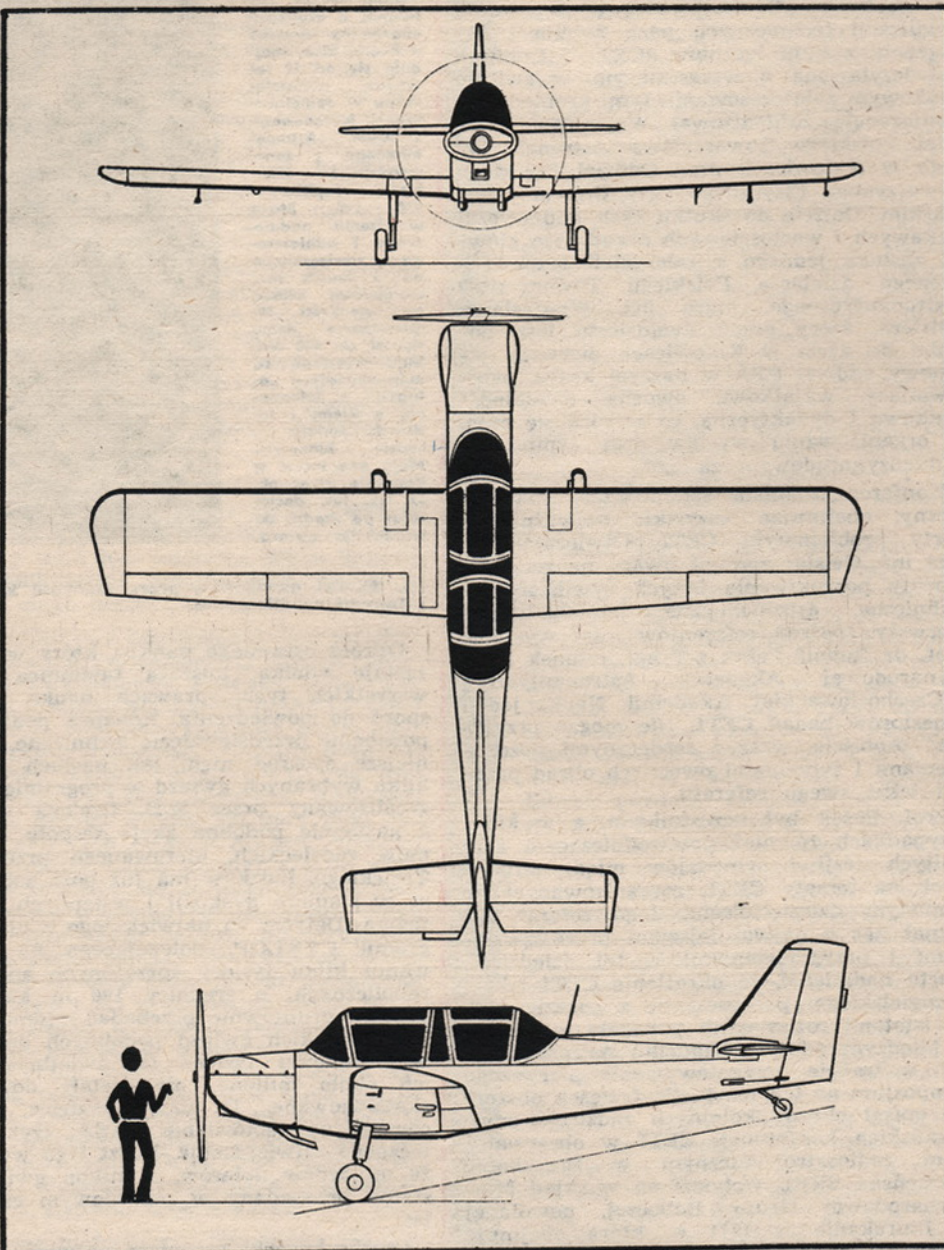
Kadłub o przekroju prostokątnym z zaokrąglonym grzbietem. Konstrukcja czteropodłużnicowa, z pokryciem sklejkowym.

Kabina z miejscami w tandem, wyposażona w zdwojony układ sterownic i przyrządów pokładowych, nakryta jest dużą osłoną ze szkła organicznego, o powierzchniach rozwijalnych (niezbyt korzystnie ukształtowaną aerodynamicznie). Przednia i tylna część ruchoma osłony odchyla się do wsiadania w prawo. Osłona zapewnia dobrą widoczność również do tyłu.

Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Usterzenie pionowe — skośne. Statecznik pionowy uzupełniony płetwą grzbietową. Usterzenie poziome ma obrys trapezowy. Ster wysokości dzielony. Wszystkie stery wyważone masowo i wyposażone w klapki wyważające.

Podwozie klasyczne (z kółkiem ogonowym). Główne golenie wolnonośne, zamocowane do płata. Amortyzatory olejowo-powietrzne, o bardziej dobrej charakterystyce. Kółko ogonowe sprzęgnięte ze sterowaniem kierunku.

Silnik tłokowy płaski typu Continental o mocy 90 KM. Śmigło drewniane, stałe. Osłony silnika z blachy. (J. Ś.)



DANE TECHNICZNE

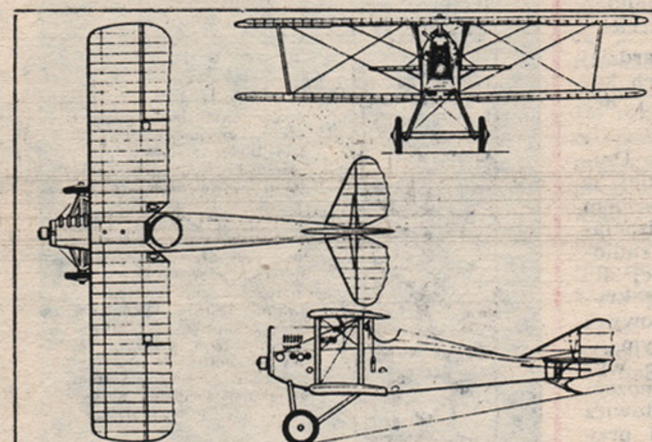
Wymiary: Rozpiętość — 8,94 m, długość — 7,60 m, pow. nośna — 11,2 m², wydłużenie — 7,1.

Masy: Masa całkowita — 750 kg, obciążenie pow. — 67 kg/m², obciążenie mocy — 8,4 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 155 km/h, prędkość przelotowa — 145 km/h, prędkość przeciągnięcia — 85 do 90 km/h, wznoszenie — 3 m/s, pułap — 3800 m.

LAMUS

A-1 „BALILLA"



Samolot ten, jeden z dużej rodziny typów SVA (Savoia-Verduzio-Ansaldo) zrobił błyskawiczną karierę. Zbudowano go jesienią 1917 r., a już w 1918 r. wyprodukowano 166 maszyn. Ansaldo A-1 stał się jednym z podstawowych myśliwców lotnictwa włoskiego. W swojej standardowej wersji wyposażony był w 6-cylindrowy silnik SPA-6A, chłodzony cieczą, o mocy 220 KM. Uzbrojenie składało się z 2 k. masz. Vickers kalibru 7,7 mm.

Samolot ten nie wyróżniał się niczym szczególnym pod względem konstrukcyjnym, a jego osiągi również nie były rewelacyjne. Dla nas jest on jednak ciekawym samolotem. W latach 1919—1921 sprowadzony był w znacznych ilościach do Polski. Następnie wytwórnia samolotów E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie podjęła wiosną 1921 r. licencyjną produkcję A-1 i wykonano 50 samolotów. W związku z planowanym uruchomieniem produkcji licencyjnej, zaistniała konieczność sprowadzenia dla potrzeb wytwórni samolotów wzorcowych. Zmusiło to polskich pilotów do wykonania pierwszego w historii naszego lotnictwa przelotu przez Alpy. Przelot w sierpniu 1920 r. wykonali: Rayski i Rumbowicz na samolocie obserwacyjnym Ansaldo, a Pawlikowski — na „Balilla". Wskutek defektu silnika (na szczęście już po przebyciu Alp) myśliwiec „Balilla" musiał pozostać na dłużej na lotnisku w Avignon. Samoloty tego typu nie cieszyły się uznaniem wśród naszych pilotów. Ze względu na dużą liczbę katastrof określano je jako „latające trumny". (J)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,68 m, długość — 6,50 m, pow. nośna — 21,0 m².

Masy: Masa własna — 640 kg, masa całkowita — 885 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 220 km/h, czas wznoszenia na wysokość 3 000 m — 8,5 min.





W końcu września wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego francuskiego sztucznego satelitę D-2-B. Satelita ten, przeznaczony do celów naukowo-badawczych, ma masę 106 kg, z czego 32,5 kg przypada na wyposażenie pomiarowo-badawcze. Satelita wyniesiony został przy pomocy rakiety „Diamant" B.P-4 z terenu Gujany Francuskiej. Satelita obiega Ziemię na wysokości w apogeum około 700 km, a perigeum około 500 km. Budowany był on przez szereg wyspecjalizowanych wytwórni kosmiczno-lotniczych od roku 1971. Koszt łączny satelity wynosi około 120 mln franków. W ciągu wielomiesięcznej swej pracy na orbicie satelita realizować będzie programy naukowe, przygotowane między innymi przez pracownię fizyki gwiazd i fizyki planetarnej w Verrieres-le-Buisson i pracownię astronomii kosmicznej w Marsylii. Jedno z doświadczeń poświęcono wpływowi promieniowania słonecznego na atmosferę ziemską.

Dr Charles Sheldon wykonał dla NASA oryginalne opracowanie-raport o stanie radzieckiej kosmonautyki na przestrzeni 18 lat, licząc od wysłania na orbitę okołoziemską pierwszego Sputnika do końca roku 1974. Z raportu tego wynika, że w ZSRR wystartowało w okresie sprawozdawczym 881 obiektów kosmicznych. I tutaj ciekawostka. O ile w roku 1962 zanotowano 20 startów, to w 1966 już 44 starty, a w 1974 — 85 startów. Raport swój dr Sheldon zilustrował wykresami, z których wynika, że zarówno pod względem liczby sztucznych obiektów wysłanych w Kosmos jak i ich masy użytecznej, Związek Radziecki ma znaczną przewagę nad USA.

Prasa brytyjska komentując osiągnięcia wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu kosmicznego wysuwa przypuszczenia, że w latach 80-tych przeprowadzone zostaną podobne próby przy wykorzystaniu amerykańskiego samolotu — kosmicznego transportera.

A oto kilka informacji z Japonii. W sierpniu Japończycy umieścili nowego małego satelitę technicznego na orbicie okołoziemskiej. Satelita ten (ETS-I) o masie 82,5 kg wyniesiony został w przestrzeń kosmiczną przy pomocy japońskiej rakiety nośnej, oznaczonej jako rakieta „N". Otóż, jak wynika z dokładniejszych doniesień prasy fachowej, rakieta ta została przerobiona z amerykańskiej „Delty", a więc trudno mówić o oryginalnej konstrukcji.

Japonia podpisała z NASA umowę, która dotyczy umieszczenia na orbitach okołoziemskich trzech satelitów. Chodzi tu o satelitę meteorologicznego i dwa satelity łącznościowe, wyprodukowane przez japońskie zakłady. Zgodnie z umową, pierwszy satelita ma wystartować w roku 1977, a następne w latach 1977—78. Wymienione satelity są to obiekty geostacjonarne.

NASA ogłosiła listę obiektów, które zamierza umieścić na orbitach okołoziemskich jeszcze w tym roku. Oto pełny wykaz satelitów. W październiku wystartuje „Geos-A" — satelita meteorologiczny geostacjonarny, w listopadzie satelita badawczy „Atmosphere-Explorer E", satelita łącznościowy dla potrzeb marynarki i nawigacji morskiej „Marisat-A" i satelita łącznościowy dla potrzeb wewnątrzkrajowych RCA-A (zjednoczenia RCA). W grudniu przewidziane są natomiast starty próbnika słonecznego „Helios" i satelity łącznościowego „Intelsat IVA".

Tymczasem na Przylądku Canaveral trwają prace nad budową potężnej drogi do lądowania dla przyszłościowego statku — transportera kosmicznego. Pas o długości 4500 m i 100 m szerokości uznawany jest za najdłuższy w Ameryce, a być może i na świecie. Podobny pas betonowy budowany jest w ośrodku wojskowym im. Vandenberga w Kalifornii, gdzie przewidywane są próbne lądowania transportera kosmicznego. Próby w locie trwać będą od lipca 1977 r. do 1978 r. Jak już informowaliśmy, transporter oddzielany będzie w fazie prób z pokładu unowocześnionego Boeinga-747, znajdującego się na wysokości około 7600 m. Samolot transportowiec kosmiczny o masie około 35 ton ma mieć prędkość lądowania około 346 km/h.

P. E.



SPORT

■ **Trzykrotny** mistrz Szwajcarii w szybownictwie Herbert Frehner poprawił ostatnio krajowy rekord przelotu docelowo-powrotnego, osiągając w sierpniu na szybowcu „Nimbus-2" wynik 620 km. 44-letni szybownik jest z zawodu inżynierem.

■ **Na półkach księgarskich** w RFN ukazała się książka znanego szybownika brytyjskiego Philipa Willsa. Były mistrz świata omawia w niej swe przeżycia sportowe i doświadczenia na przestrzeni 40 lat rozwoju szybownictwa. Również i znany szybownik Helmut Reichmann sięgnął po pióro, wydając w RFN książkę będącą sumą doświadczeń w przelotach otwartych. Zdaniem recenzentów prasy fachowej, podręcznik Reichmanna jest oryginalnym ujęciem trudnej tematyki lotów wyczynowych w szybownictwie.

■ **10 sierpnia** był niezwykle pomyślnym dniem, gdy chodzi o warunki pogodowe dla szybowników Danii. Uzyskano szereg warunków do złotych odznak, a pilot Ib Braes na szybowcu „Standard-Cirrus" pokonując trasę trójkąta 100 km osiągnął prędkość 134,7 km/h. Wynik rekordowy w skali europejskiej, pod warunkiem, że zostanie oficjalnie zatwierdzony.

■ **Z Paryża** nadeszła wiadomość o ustanowieniu i zatwierdzeniu rekordów samolotowych. Pilot John Harris (USA) na samolocie Bellanca „Skyrocket" (klasa C-1-c dla samolotów o masie od 1 000 kg do 1 750 kg) osiągnął następujące prędkości w obwodzie zamkniętym: 100 km — 510 km/h, 500 km — 540 km/h i 1000 km — 580 km/h. „Skyrocket" jest sześciomiejscowym samolotem wyposażonym w silnik o mocy 435 KM ze sprężarką. Godny uwagi jest fakt zmniejszenia mocy silnika w stosunku do maszyny seryjnej tak, aby odpowiadał określonej klasie.

■ **Minister** transportu w Australii zapowiedział wprowadzenie specjalnych przepisów w odniesieniu do lotni. Przede wszystkim każdy lot, który ma odbywać się w obecności zgromadzonej publiczności lub też przekracza wysokość 100 m, musi uzyskać zgodę — na piśmie — ministerstwa transportu. Również wymagane są podobne zezwolenia, jeśli loty odbywają się w pobliżu (około 5 km) lotnisk. Minimalna odległość, w jakiej można dokonywać lotów w pobliżu zabudowań i zgrupowań publiczności, wynosi 100 m. Minister oświadczył, iż wydając powyższe zarządzenia nie miał zamiaru ograniczać niczyjej wolności osobistej. Chodzi mu jedynie o maksymalne zabezpieczenie ludzi i przestrzeni powietrznej, pozostającej pod kontrolą służby ruchu, przed lotami na amatorskich lotniach.

■ **W dniach** 22—24 sierpnia w miejscowości Gavle, położonej około 150 km od Sztokholmu, odbyły się pierwsze mistrzostwa świata samolotów sportowych. Udział w tej niecodziennej imprezie, nie praktykowanej od przedwojennych Challenge'ów, wzięły załogi z następujących państw: Japonii, Francji, Szwajcarii, Norwegii, Szwecji, Finlandii, USA, Afryki Płd., Luxemburga, Austrii i Australii. W klasyfikacji indywidualnej pierwsze miejsce zajął Szwed J. Friskman przed Norwegiem Caspersenem i Szwedem Gunnarssonem. W klasyfikacji zespołowej zwyciężyła ekipa Szwecji. Startowało 39 pilotów i tyleż samolotów, z czego 27 maszyn to znane Cessny. Następne mistrzostwa, jak podaje prasa francuska, odbędą się w roku 1977 w Austrii. (l)

TRANSPORT

■ **Według** przewidywań IATA, lotnicze, regularne przewozy pasażerskie będą wzrastały w ciągu najbliższych pięciu lat o 7,8% rocznie. Największe tempo wzrostu — 13,3% — przewiduje się na trasach z Europy na Środkowy Wschód, najniższe — 4,8% — na liniach północnoatlantyckich. W związku z tym sądzi się, że udział przewozów północnoatlantyckich w ogólnej pracy przewozowej transportu lotniczego zmniejszy się z 26 do 22%.

■ **W związku** z nową podwyżką cen ropy naftowej podkreśla się, że udział paliwa i smarów w ogólnych kosztach eksploatacyjnych przewozów regularnych osiągnął w roku bieżącym 20,1%. W tym samym okresie koszty amortyzacji taboru spadły do 7,6%, a koszty obsługi technicznej do 10,9%.

■ **Radziecki** samolot dużej ładowności Ił-76 ustanowił szereg rekordów w swojej klasie, osiągając m.in. w locie w obwodzie zamkniętym długości 1000 km prędkość 856 km/h z ciężarem użytecznym 70 ton. W innym locie Ił-76 uzyskał wysokość 11 875 m z ładunkiem 70 ton.

■ **Seryjny** „Concorde" (nr 4) wykonał w ciągu doby dwa przeloty transatlantyckie w obie strony na trasie Londyn — Gander.

■ **Ostatnio** NRD zawarła umowy o komunikacji lotniczej ze Szwecją i ze Szwajcarią. Szwajcaria jest już 32 państwem związanym umową lotniczą z NRD.

■ **Nowym szefem** lotnictwa cywilnego NRD w randze wiceministra został gen. mjr pil. dr Klaus Henkes. (o)

PRZEMYSŁ

■ **Zakłady** Cessna sprzedały tysięczny samolot typu Cessna 421 „Golden Eagle". Produkcja tego typu samolotów rozpoczęta została w 1967 roku. Przedsiębiorstwo ocenia, że dotychczas wyprodukowane samoloty Cessna 421 wylatały już ponad milion godzin. Ogółem zakłady te, będące jednym z głównych producentów samolotów lekkich w Stanach Zjednoczonych, sprzedały ponad 10 tysięcy wielosilnikowych samolotów.

■ **Egipskie** towarzystwo lotnicze „Egyptair" potwierdziło zamówienie na dostawę ośmiu samolotów typu Boeing-737 wartości 56 mln dolarów. Dostawy samolotów przewiduje się pomiędzy marcem i majem 1976 r. Zamówione przez „Egyptair" samoloty wyposażone będą w silniki Pratt-Whitney JT8D-11 o ciągu startowym 7255 kG każdy. Silniki zabudowane będą w dźwiękochłonnych obudowach. Uprzednio „Egyptair" anulował zamówienie na samoloty DC-9-50. (ż)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

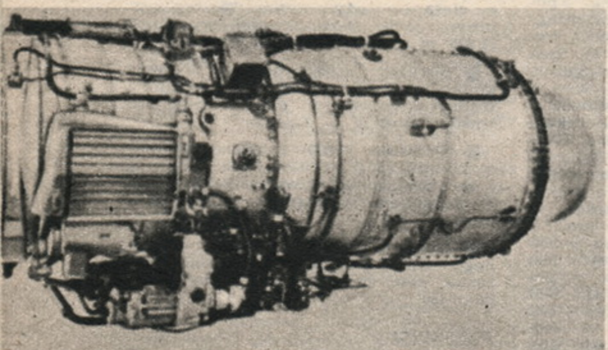
TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 10. X.1975 r. Zam. 5176.
INDEKS 37703/37505 B-87



W ROKU KOBIET

Dr Philomena Grodzka jest przewodniczącą amerykańskiego Instytutu Lotnictwa i Astronautyki, specjalistką w dziedzinie metalurgii kosmicznej. Była odpowiedzialna za doświadczenia z tego zakresu prowadzone na pokładzie stacji orbitalnej „Skylab”.



SILNIK AI-25

Tak wygląda radziecki dwuprzepływowy silnik turboodrzutowy AI-25 o ciągu 1 500 kG, stosowany m.in. w samolotach pasażerskich Jak-40.



RETRO

W zbiorach Muzeum Komunikacji w Budapeszcie znajduje się m.in. pierwszy samolot produkowany fabrycznie na Węgrzech. Jest to Magyar Lloyd z 1914 r. (silnik 118 kW). 27.VI.1914 r. uzyskał on wysokość 6 170 m (rekord świata).



RAKIETA

Rzadko oglądana seria zdjęć pokazujących przechwytywanie celu powietrznego przez rakietowy pocisk kierowany. Pocisk klasy powietrze-powietrze „Magic” został odpalony z samolotu francuskiego „Mirage” w kierunku zdolnie sterowanego celu powietrznego CT-20.



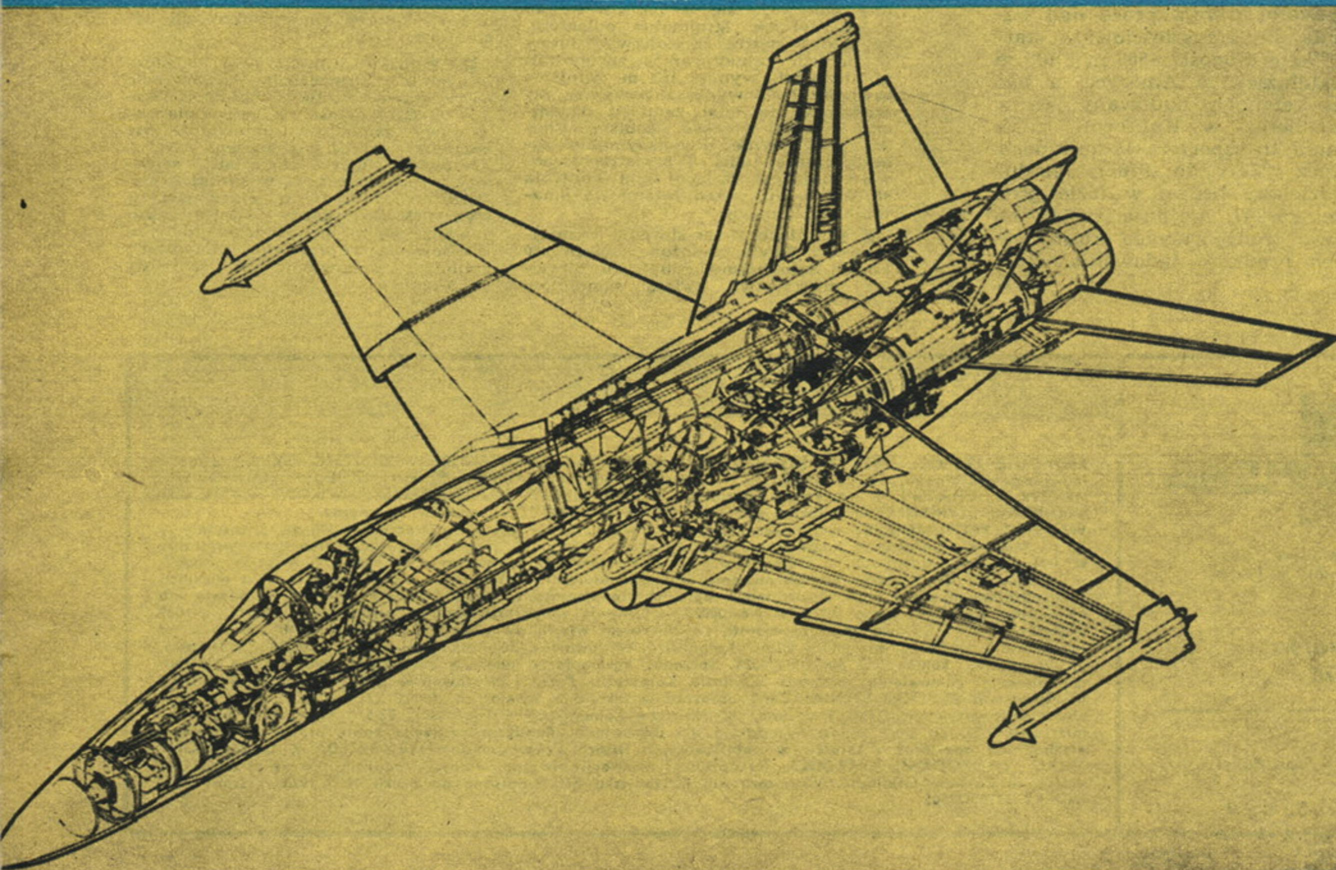
3+1?

Trzysilnikowy „TriStar” z dodatkowym czwartym silnikiem pod prawym skrzydłem? Jest to silnik zapasowy, podwieszany na czas transportu do dowolnej miejscowości na kuli ziemskiej, gdzie utknął jakiś odrzutowiec pasażerski z powodu uszkodzenia silnika. Okazuje się, że jest to najlepszy sposób skrócenia przymusowego czasu postoju technicznego uszkodzonych samolotów pasażerskich. Nie trzeba przy tym przechowywać na zapas silników wymiennych na „wszelki wypadek” na lotniskach etapowych.



DO KLUBU 1:50

Do rodziny szybowców klasy otwartej o doskonałości ok. 50 doszła obecnie najnowsza wersja rumuńskiego 1-miejscowego szybowca metalowego IS-29E-3. Rozpiętość – 20 m, długość – 7,38 m, wysokość – 1,68 m, pow. nośna – 14,7 m². Masa własna – 350 kg, masa całkowita z balastem wodnym – 530 kg. Doskonałość – 47,5 przy 93 km/h, min. opadanie – 0,43 m/s przy 80 km/h, prędkość min. – 67 km/h, prędkość dopuszczalna max. – 224 km/h. Profil płata – Wortmann FX-K170–150.



SAMOLOT NADDŹWIĘKOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia projekt lekkiego, naddźwiękowego samolotu myśliwskiego F-18, który ma być następcą YF-17 oraz F-4 i A-7. Rozpiętość – 11,43 m, pow. nośna – ok. 38 m², długość – 17,07 m, wysokość – 4,5 m, rozpiętość statecznika poziomego – 6,9 m. Dwa silniki F-404-GE-400 po 7 260 kG ciągu każdy. Masa startowa – ok. 15 000 kg, max. – ok. 20 000 kg. Prototyp ma latać w USA w 1978 r., zaś maszyny seryjne od 1982 r.

Zdjęcia i rysunki: „Air-Cosmos”, „Der Flieger”, „Flug Revue”, „Malév”.